Иван Кожедуб

Знаменитые украинцы

FOLIO

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Иван Никитович Кожедуб – военный летчик, признанный лучшим асом авиации союзников во Второй мировой войне. На его счету 330 боевых вылетов, 120 воздушных боев, 62 сбитых самолета противника. Как самый результативный летчик-истребитель был трижды удостоен звания Героя Советского Союза. После войны Кожедуб – командир авиадивизии (вместе с которой принимал участие в войне в Корее), маршал авиации, занимал ответственные должности в ВВС. Имя этого выдающегося летчика-истребителя вошло в историю мировой авиации.

- Андрей Кокотюха
  -
  - Парень с берегов Десны
    - Младший сын крестьянского поэта
    - Букварь на конфетных фантиках
    - Детские увлечения
  - Небо манит
    - Прощай, искусство…
    - Молодежь – на самолет!
    - Первая любовь
  - Война началась
    - Отставить фронт!
    - Кожедуб-инструктор
    - «Истребительное самообразование»
    - Полоса неудач
  - Первые победы
    - Расстановка сил в воздухе
    - «Вася, одного кокнул!»
    - Идеальный боец
    - Истребитель-новатор
  - Ас из асов
    - В небе над Днепром
    - Кожедуб и Покрышкин
  - Приближая победу
    - Именной самолет в подарок от колхозника
    - Личный враг Гитлера
    - Бои над Берлином
  - Привыкая к мирной жизни
    - Возвращение в полк
    - По родным местам
    - Личная жизнь

- Снова в бою
  - Тяжело в учении
  - Ситуация в Корее
  - Засекреченные сражения
- Мирное время
  - Герой берется за перо
  - Маэстро Титаренко и другие «старики»
  - Память
- Список информационных источников

Андрей Кокотюха
Иван Кожедуб

В 1974 году в киевском кинотеатре имени Александра Довженко, что на проспекте Победы, недалеко от одноименной киевской киностудии, состоялась премьера фильма «В бой идут одни ”старики”». Поставил картину известный украинский актер Леонид Быков, она стала его режиссерским дебютом. Не получив международного признания, хотя и будучи представленной на нескольких фестивалях, а также не войдя в число лидеров советского проката, эта черно-белая лента, тем не менее, стала в Украине поистине культовой. В Васильковском авиаполку, где происходили съемки «Стариков», базируется современный МиГ-29, на котором нарисован нотный стан – знак «Второй поющей эскадрильи». Актеры, снимавшиеся в фильме, каждый год вот уже много лет собираются на могиле трагически погибшего Быкова и обязательно поют «Смуглянку» – заглавную песню из фильма. А на склоне Днепра в Киеве стоит бронзовый памятник главному герою ленты, комэску Титаренко в исполнении Леонида Быкова, который является одновременно памятником всем боевым летчикам – героям Великой Отечественной войны.

Снимая «В бой идут одни ”старики”», Быков воплотил в жизнь свою давнюю мечту – быть летчиком. Родившись в 1929 году, Леонид по возрасту не попал на фронт. О представителях того поколения писали: «Они не успели на войну». Подростком он работал на аэродроме, ожидая приема в летное училище. В конце концов дождался, и в 1945-м поступил в летную школу. Но вскоре ее расформировали – война окончилась, и остались лишь рассказы и память. Быков мечтал снять фильм о тех, кто не вернулся с войны. «Если бы не это проклятущее кино, был бы я летчиком. В небе. Где нет дорог и правил уличного движения. А есть только простор и воля. Летал бы. Как демон…» – говорил он.

Неудивительно, что летчики военных лет восхищали режиссера и вдохновили на создание искреннего и честного фильма о них. Более того: благодаря летчикам Быков, сам того не зная, создал новый, авторский метод в кино, который киноведы назвали «героическим наивом». С социалистическим реализмом и пафосным героизмом он не имел ничего общего, напоминая скорее героическую сказку. Этим отчасти объясняется успех «Стариков» у зрителя и прохладное отношение к ним тогдашней критики.

Но более всего Леонид Быков дорожил высокой оценкой,

которую дали его работе сами летчики-герои, которых он пригласил на премьеру. Среди прочих в зале был Иван Никитович Кожедуб, трижды Герой Советского Союза. Герои войны, не только Второй мировой, но и других, которыми, к сожалению, богата мировая история, не раз вдохновляли людей искусства. Но среди знаменитых украинцев Иван Никитович Кожедуб занимает особое место. Он был не только наиболее результативным летчиком-истребителем в авиации союзников. Кожедуб был одним из тех немногих, кто не потерялся после окончания войны, не получил сомнительный статус «свадебного генерала», которого обязательно приглашали постоять на трибуне во время парада или выступить в школе накануне Дня Победы, но который между торжественными датами не получает должного внимания, чувствуя себя забытым и невостребованным.

Парень с берегов Десны

Младший сын крестьянского поэта

Родился Иван Кожедуб 8 июня 1920 года в селе Ображеевка Глуховского уезда Черниговской губернии. Это официальная дата; позже было установлено, что Иван на самом деле появился на свет 6 июля 1922 года. Эти два «дополнительных» года были нужны, чтобы поступить в техникум. В январе 1939 года на территории Украинской ССР появилась новая административно-территориальная единица – Сумская область, в состав которой вошли часть Черниговской, Харьковской и Полтавской областей. Так родное село Кожедуба оказалось в новообразованной области, и с тех пор считается, что малая родина легендарного летчика – Шосткинский район на Сумщине. Хотя по полному праву своим земляком трижды Героя Советского Союза называют харьковчане, черниговцы, вообще все жители Сиверщины и Слобожанщины. Родное село Кожедуба раскинулось в десяти километрах от живописной Десны, которая в этом месте судоходна. Немного дальше, на противоположном берегу, расположен старинный город Новгород-Северский, земля которого помнит топот копыт коней полков князя Игоря, уходивших отсюда на половцев. Кстати, относительно недалеко от Ображеевки, на территории соседней Черниговской области, находится село Чайкино – родина второго Президента Украины Леонида Кучмы.

Для многих родившихся на берегах Десны эта река стала главной в дальнейшей жизни и оказала поистине мистическое влияние на их судьбу. Уроженец Черниговщины, выросший недалеко от Десны украинский режиссер Александр Довженко назвал свою киноповесть «Зачарованная Десна». Часто вспоминал о реке своего детства и Иван Кожедуб: «Километрах в десяти от нашей Ображеевки протекает Десна, судоходная в здешних краях. Весной Десна и ее приток Ивотка широко разливаются, затопляют луга. За вольницей, недалеко от деревни, выходит из берегов озеро Вспольное и словно исчезает, сливаясь с пойменными водами. Невысокие холмы защищают нас от натиска вешних вод, но в большой паводок сельчане с тревогой следят, не поднялся ли уровень поймы выше обычного, и толкуют об одном – не прорвалась бы вода к хатам. Разливаются и небольшие деревенские озера. Бурные потоки с шумом несутся с полей и огородов, пересекают улицы, заливают и сносят редкие деревянные мостки. Ни пройти, ни проехать. Пойму не окинуть взглядом. Только далеко на горизонте из воды вздымается крутой берег Десны».

Местных мальчишек постоянно притягивали высокие берега.

Хотелось доплыть до какого-нибудь на лодке, взбежать по крутому подъему и поглядеть на Новгород-Северский. Но любой деснянский житель, знакомый с повадками реки и ее хитрым изменчивым течением, знает: Десна – река непредсказуемая, потому опасная. Взрослые не разрешали мальчишкам самостоятельно спускать лодки на воду. И ображеевские пацаны, мечтая о дальнем плавании, мастерили кораблики из коры и картона, и вешние ручьи уносили их в озера. Когда вода на реке спадала, Ваня с ровесниками отправлялся исследовать окрестные леса и луга. Именно луга, казавшиеся мальчишке бескрайними, со временем развили в нем тягу к безбрежному небу. А вот походы в лес носили для Ивана более приземленный и практический характер: грибы и ягоды, собранные в сезон, помогали многим ображеевским семьям прокормиться и свести концы с концами. Семья Кожедуб жила бедно, Ваня был пятым, самым младшим ребенком, нежданным «последышем», родившимся после «большого голода».

Мать Ивана – уроженка соседнего села Крупец. Молоденькой девушкой она познакомилась на гулянье с видным парнем из Ображеевки. Они полюбили друг друга, но когда Никита Кожедуб пришел свататься, отец невесты, человек крутого нрава, прогнал жениха прочь. Сильный, веселый хлопец в расшитой рубахе оказался безземельным бедняком, а отец хотел выдать дочь за человека степенного, зажиточного. И тогда девушка бежала из отчего дома: родители Ивана поженились тайно.

В начале Первой мировой войны Никита Кожедуб переболел тифом. После революции 1917 года он, как и другие бедняки, получил надел земли и лошадь. Но земля ему досталась неплодородная, песчаная, далеко от села. На беду, однажды он, скирдуя сено, упал с высокого стога, долго проболел и с той поры прихрамывал. Ему так и не удалось наладить хозяйство. Семья была большая: жена, дочь и четверо сыновей. Старшие братья Ивана с малых лет нанимались в батраки к зажиточным крестьянам. За это мать в сердцах часто попрекала нетрудоспособного отца. Никита Кожедуб выслушивал упреки молча. Детей он воспитывал строго, но никогда не употреблял бранного слова.

Разрываясь между фабричными заработками и крестьянским трудом, Никита Кожедуб находил в себе силы читать книги и даже сочинять стихи. Человек религиозный, тонкого ума, он был настойчивым воспитателем: разнообразив обязанности сына по хозяйству, он приучил его к трудолюбию, упорству, дисциплинированности. Как-то отец, невзирая на протесты матери, стал посылать пятилетнего Ивана сторожить ночью сад.

Позднее сын спросил, к чему это: воры тогда были редки, да и от такого сторожа, случись что, мало было бы проку. «Приучал тебя к испытаниям», – ответил отец. Строгость отца также нашла отображение в воспоминаниях легендарного летчика о детстве: «Отец терпеть не мог, когда мы за столом шалили. Бывало, неожиданно ударит тебя ложкой по лбу и сердито скажет: «Вон из-за стола! Сидеть не умеешь! Я что сказал, неслух! Без ужина останешься!» И приходилось из-за стола выходить. Мать, конечно, накормит, когда отец уйдет, скажет, скрывая улыбку: «Будешь еще шкодить, ничего не получишь… Ешь скорее, чтобы отец не узнал!» Я был еще несмышленым мальчонкой, когда у меня появилась нехорошая черта – желание непременно возразить. Иногда даже отцу стал перечить. Сделает он мне замечание, а я заупрямлюсь и тут же начну возражать. Отец всеми способами старался переломить мое упрямство, все пускал в ход: и наказание, и внушение, и уговоры. Разговаривать со мной он стал чаще, незаметно приучал к упорству в работе, исполнительности. И добился многого: я привык выполнять свои обязанности».

Букварь на конфетных фантиках

Рос Иван Кожедуб сообразительным и любознательным мальчишкой, которого интересовало буквально всё. К шести годам по книжке сестры Ваня выучился читать и писать. По собственному признанию, очень любил переписывать знакомые буквы с фантиков – конфетных оберток. С семи лет мальчик учился в местной школе, построенной по завещанию и на средства земляка – выдающегося педагога Константина Ушинского. Здесь имеет место еще один любопытный факт. Если позже, для того, чтобы поступить на рабфак, Иван, как мы уже упоминали, прибавил себе два года, то для поступления в школу он еще не додумался до подобного фокуса. Дело в том, что в 1920-х годах детей принимали в школу начиная с восьми лет. Но однажды осенью 1927 года, когда Иван стоял на улице и с завистью смотрел на знакомых ребят, спешивших в школу, соседский мальчик Василь важно предложил: «Пойдем в школу. Я тебя запишу. Ты уже читать и писать умеешь. А Нина Васильевна добрая, ребят любит. Она тебя в свою группу примет».

Иван побежал вслед за Василем не задавая вопросов. Даже забыл сказать родителям о том, куда собирается. Гнева отца боялся меньше, чем получить отказ от учительницы. В коридоре их обступили ребята: «Что, Василь, новичка привел?» – «Привел. Смотри, Ваня, есть такие же маленькие, как ты. Пойдем». Иван робко заглянул в класс, потом вошел. Вскоре появилась молодая учительница и, увидев маленького на вид мальчика, удивилась. Мальчик не смог объяснить, откуда он взялся, и за него все рассказал бойкий товарищ Вася. Учительница, улыбнувшись, пригласила Ивана к доске и попросила написать все буквы, которые тот знал. Встав на цыпочки, мальчик старательно вывел печатные буквы, которые переписывал с конфетных бумажек. Затем учительница дала ему букварь. Сначала Ваня запинался, а потом бойко прочел какой-то коротенький рассказ. Нина Васильевна спросила, сколько ему лет и как его фамилия. И все же разрешила ходить на занятия в порядке исключения – мальчик и в самом деле оказался подготовленным к школе, хотя и учился на дому. Вечером Ваня рассказал о произошедшем отцу. Никита Кожедуб согласился: «Что ж, учись. А за своеволие наказать тебя следует». Но вступилась мать: «Ты же сам говорил – учиться ему надо!»

До школы было далеко, и мальчик выходил из дому спозаранку – все боялся опоздать. И почти всегда приходил первым. В классе сидел смирно, слушал внимательно, слова мимо

ушей не пропускал: заметил, что так легче и быстрее выполнять домашнее задание. Но учебу приходилось совмещать с тяжелой работой по хозяйству. Начиная с девяти лет маленький Иван ходил в ночное – пас коней. Выполнял и другую посильную работу, помогая родителям вести домашнее хозяйство. «По утрам чищу картошку для всей семьи, подметаю в хате. Зимой вытираю воду с подоконников, чтобы не загнивали от сырости, – отец проверяет, сухо ли. Нашу околицу, открытую ветрам, заносит снегом, и мое дело – разгребать снег на дорожках от сеней и ворот к сараю и перед хатой», – вспоминал Иван Никитович. Постепенно отец приучал его к более тяжелой работе. Осенью, когда старшие братья батрачили, младший ездил с ними в лес на заготовку дров. Отец срубал сухие ветки, Ваня таскал их к телеге, а потом дома складывал клетками, чтобы подсушить. Отец покрикивал: «Смотри осторожнее, глаза себе не выколи!» За ним мальчик, конечно, не поспевал, и отец сам принимался укладывать ветки на телегу, а Ивана посылал собирать сосновые шишки для растопки.

Среди жителей Ображеевки было немало участников Гражданской войны, бывших красных партизан. Бойцы, сражавшиеся с интервентами и белогвардейцами, теперь деятельно участвовали в жизни села. Бывшим красным партизаном был и сосед Кожедубов коммунист Сергей Андрусенко, который был очень дружен с Никитой Кожедубом: нередко заходил к нему вечером потолковать, вместе они отправлялись на рыбалку. Он был замечательным рассказчиком. Не только ребята, но и взрослые заслушивались его историями. Через улицу, у самого озера, жил еще один старинный друг отца, инвалид войны четырнадцатого года, Кирилл Степанищенко – рядовой солдат, за отвагу награжденный Георгиевским крестом. В бою он получил увечье и ходил, опираясь на палку. Кирилл Степанищенко часто рассказывал о службе в царской армии. Рассказы ветеранов двух войн очень нравились Ивану и, как он признался позднее, постепенно формировали в нем желание тоже стать военным, вытеснив детскую мечту бороздить морские просторы.

А однажды ображеевские мальчишки стали свидетелями настоящего боя! Как-то утром в деревне начался переполох: по улицам с серьезными, напряженными лицами бежали военные, некоторые прятались по огородам. Раздались выстрелы. Правда, очень скоро выяснилось, это маневры. Но все-таки ребятам страшно и любопытно было видеть «бой», разыгравшийся в селе: «белые» отступали под натиском «красных», но оказывали упорное сопротивление. Вдруг появилась конница. Раздалось

могучее «ура!» – «враг» был отброшен. С тех пор любимой игрой у мальчишек стала игра в войну. Никто из них подумать тогда не мог, что всего через десять лет война придет в их жизнь ужасной реальностью…

С раннего детства Иван Кожедуб пытался избавиться от своих многочисленных страхов. Много позже, познакомившись с Леонидом Быковым, он узнал: подобные комплексы приходилось преодолевать в жизни обоим. Леонид Быков признался своему кумиру-летчику: «Больше всего я боюсь страха перед страхом. Я боюсь самой мысли, что мне может сделаться страшно». В свою очередь, Кожедуб рассказал ему, как в детстве, наслушавшись страшных россказней о русалках и ведьмах, он среди ночи с криком просыпался и в страхе звал мать. Страшили Ваню не только вымышленные сказочные чудовища. Он очень боялся бодливой коровы. Братья, шутки ради, приучили ее бодаться, а отучить не удалось. Однажды, когда животное пошло на мальчика, выставив рога, он схватил жердь и изо всех сил ударил корову по спине. «Враг» удрал, и Ваня понял – если боишься, то всегда надо нападать на врага первым, чтобы опередить страх. Еще в детстве Кожедуб боялся пожаров. Само слово «пожар» наводило на него безотчетный ужас. Однажды летним вечером невдалеке загорелся дом. Ударили в набат. Пока сельчане сбегались, пламя перекинулось на соседнюю хату. Иван бросился домой, забился в угол. В это время в комнату вбежал отец и крикнул: «Ваня, возьми ведро поменьше, будешь воду таскать! И помни: с пожара ничего не бери, а то сам в беду попадешь!» Переборов себя, Ваня схватил ведерце и выбежал вслед за отцом. С того дня он перестал бояться и пожара. Был страх и после того, как Иван однажды чуть не утонул в Десне. Но, пересилив его, он научился держаться на воде – наперегонки с приятелями плавал по озеру Вспольному, а став постарше – и по Десне.

Детские увлечения

Однако, учась в сельской школе, будущий летчик-ас никак не проявлял своего особого интереса к военному делу. Его тяга к армии ограничивалась упомянутыми уже играми в войну, в которую играют мальчишки всего мира. В то же время Ваня проявлял интерес к рисованию. Самым большим удовольствием стало перерисовывание иллюстраций к «Кобзарю» Шевченко, и учительница охотно давала ему эту книгу. Вместе с другими ребятами Иван любил оставаться в школе после уроков. В классе было уютно и тепло. Нина Васильевна сидела тут же за столом – проверяла тетради. Закончив работу, читала вслух стихи Пушкина, Маяковского, Шевченко или рассказывала о родном крае. Так Иван много узнал об истории Новгород-Северского, о том, как отсюда отправился в поход на чужеземцев Игорев полк и о замечательном педагоге Ушинском – их земляке. Учительница рассказала, что все свои средства Ушинский завещал на постройку сельских школ. Но к знаниям Ваня проявлял не только теоретический, но и практический интерес.

Однажды весной у сельской околицы вышло из берегов озеро. Шаткие мостки залило, а где и снесло. Местами приходилось идти вброд. Иван был невелик ростом, и ему особенно доставалось от вешней воды. Раздобыв жерди, мальчик смастерил высоченные ходули, подбив их гвоздями, чтобы не поскользнуться на льду, который кое-где лежал под водой. Прежде чем пуститься в дальний путь в школу, Иван долго тренировался во дворе. Дома над ним посмеивались, но когда мальчик прошел по улице не замочив ног, отец позволил ему идти в школу на ходулях. Иван переходил через глубокие места, рассекая ходулями воду, и был очень доволен собой. Сначала его не узнавали даже знакомые дворовые псы – они с лаем бросались к его длинным деревянным «ногам». В школьном дворе Ваню обступили ребята. Нина Васильевна рассмеялась и похвалила за выдумку. Между прочим, повторить этот своеобразный подвиг так никто и не сумел, и поход в школу на ходулях стал ярким примером непреодолимой тяги мальчишки к знаниям.

Рисовать Ваня Кожедуб научился довольно быстро. Детское увлечение очень пригодилось позже, когда Иван стал летчиком: рисование развивает глазомер, зрительную память, наблюдательность – качества, необходимые летчику. Ваня подолгу рассматривал картины сельского художника-самоучки Малышка, украшавшие клуб. Особенно Ване нравились его пейзажи – окрестности села. Мальчика поражала точность, с

какой художник передавал все то, что он видел. Может быть, его картины и не были так хороши, как Ване представлялось в детстве, но тогда он ими восхищался, и ему очень хотелось посмотреть, как тот рисует. Но когда Малышок работал в клубе, ребят туда не пускали. Художник терпеть не мог, когда смотрели, как он рисует.

Однажды, вернувшись из школы, Иван увидел на столе разноцветные открытки. Их подарил ему отец за успехи: «Перерисовывай, – сказал Никита Кожедуб. – Я тебе и красок купил. Малышок обещал: кончит срочную работу и поучит тебя». Но перед Малышком – немолодым, нелюдимым человеком, вечно перемазанным красками, Иван робел, и пойти к нему все не решался. Поучиться у Малышка так и не довелось – сельский художник вскоре умер. Долго работы художника-самоучки – декорации, занавес, пейзажи – были для Ивана образцом для подражания. Он старательно учился рисовать сам, как умел. Учителя стали поручать ему оформление плакатов, лозунгов. Вскоре Ваню выбрали членом редколлегии школьной стенгазеты, и до окончания семилетки он с неизменным увлечением оформлял и школьную и классные газеты.

Пожалуй, еще сильнее, чем рисованием, Иван увлекся спортом. Однажды на доске объявлений у клуба появилась афиша. В ней сообщалось, что на днях состоится выступление заезжего силача. В тот вечер клуб не вместил всех желающих, но кое-кому из ребят, в том числе и Ване, удалось пробраться в зал. Занавес поднялся, и на сцену вышел парень в трусах и майке, схваченной поясом. Он был коренаст, крепко сбит, мускулы буграми выступали на руках, спина была словно в узлах. Силач стал легко подбрасывать и ловить двухпудовые гири. Вот он взял гирю зубами и ловко перебросил за спину, затем подбросил вверх и отбил грудью, словно резиновый мяч. Потом богатырь вызывал на сцену самых здоровых парней, и они с трудом отрывали гири от земли.

После этого выступления по вечерам на улице возле клуба собирались взрослые парни, соревновались в силе. Кто-то принес двухпудовую гирю, но никому, кроме самого здорового, сильного парня, не удавалось выжать ее одной рукой. Вскоре о гире забыли, и Кожедуб перетащил ее домой. Каждый день Иван вытаскивал ее во двор и тренировался. Через несколько месяцев научился толкать, а потом и выжимать ее одной рукой. Удивительно, что он не надорвался, не испортил себе сердце, не искалечился. Ведь юноша выжимал гирю, не зная самых простых правил, необходимых для тренировки.

Мать была недовольна: «Перестань ты швырять ее, аж стены

дрожат! – говорила она сердито. – Весь двор сковырял своей гирей. Так бросаешь, что побелка от стен отваливается». Иван упросил ее не жаловаться отцу, но однажды Никита Кожедуб вернулся из Шостки в неурочное время и, поглядев на упражнения сына с гирей, строго сказал: «Нет, это тебе не под силу. Вредное для тебя занятие. Да и двор испортил, весь в яминах. Побелка от стен отлетает. Будет с тебя». И отец спрятал гирю. Тем не менее, Иван продолжал думать над тем, как же ему стать настоящим силачом. Начал читать газетные и журнальные статьи, заметки о спорте. И где-то вычитал, что можно закалить себя физически, сделаться ловким и сильным, упражняясь на перекладине. Для того чтобы сделать перекладину, недоставало главного – железного прута. Но вот в Шостке ему попался на глаза подходящий кусок водопроводной трубы, валявшийся прямо на улице. Иван подобрал его, принес домой, смастерил турник и укрепил его на улице между забором и электрическим столбом, чтобы им могли пользоваться и другие ребята. Выдумка мальчишкам понравилась. Они стали с увлечением делать упражнения на перекладине, соревновались, у кого лучше получится. Каждый день Иван подолгу крутился на перекладине. Мускулы у него развились, появилась ловкость и выносливость. Со временем регулярные занятия физкультурой приучили парня к самодисциплине и, в том числе, определили дальнейшую судьбу. В 1930-е годы спортивные молодые люди ценились высоко и физическая подготовка была одним из основных требований при поступлении на учебу и работу. Мужчин готовили к войне, стране нужны были крепкие и выносливые солдаты.

Небо манит

Прощай, искусство…

Когда Иван Кожедуб уже заканчивал школу, из армии, с Кушки, вернулся старший брат Яков. Затаив дыхание, Ваня слушал его рассказы о героической борьбе пограничников с нарушителями государственной границы. И его пристрастие ко всему, что связано с армией, стало еще сильнее. Но пока только на подсознательном уровне: Иван все еще хотел учиться на художника. Когда он получил свидетельство об окончании семилетки, отец болел и был дома. Иван прочел вслух свидетельство, и мама даже всплакнула. Никита Кожедуб долго рассматривал документ, а потом сказал: «Я все думаю, сынок, как тебе дальше быть. Учиться рисовать негде – нужно в большой город ехать. Соседи говорят, что тебе надо в колхозе остаться. А я так думаю: сначала надо ремеслу выучиться, стать квалифицированным рабочим – слесарем или токарем. Пригодится и в колхозе, в МТС [машинно-тракторной станции. – *А. К.*]. Ремесло не коромысло, плечи не оттянет». Ивану и самому хотелось получить профессию. В то лето со всего СССР шли сообщения о новостройках второй пятилетки, о новаторах производства, о внедрении новой техники в народное хозяйство, о его реконструкции, о трудовых подвигах молодежи, об ударных бригадах. И Кожедубу, по его словам, хотелось скорее принять участие во всенародной стройке, делать что-то полезное, нужное.

Желание овладеть какой-нибудь нужной профессией привело Ивана в Шосткинский химико-технологический техникум. Хотя сначала были наивные попытки стать мастером по росписи вывесок. Приехав в Шостку, юноша, проходя мимо здания с вывеской «Шосткинский химико-технологический техникум» и «Педрабфак», прочитал: «Открыт прием в школу рабочей молодежи. Принимаются лица, закончившие семилетку». Иван сначала решил попытать счастья в фабрично-заводском училище (ФЗУ). Но ему отказали. «У нас детей не принимают, – сказал мастер. – Подрастешь, тогда и приходи». Вернувшись домой, юноша, чуть не плача, рассказал обо всем отцу. Тот успокоил: «Вот выйду на работу, постараюсь пристроить тебя на завод. А потом и ремеслу обучишься». Только ждать Ваня не хотел. На следующий день снова отправился в город – посмотреть объявления о приеме на работу. Долго ходил по улицам, но ничего подходящего не нашел. И вдруг его внимание привлекли звуки духовых инструментов. «А может, в духовой оркестр принимают?» – подумал. Оказалось, и здесь неудача: оркестр был военным, а даже в воспитанники оркестра Иван не подходил по

возрасту.

Когда юноша снова вернулся домой без настроения, отец дал сыну совет: «Пошли-ка заявление в техникум, где на художников учатся. А там видно будет». Не зная, куда ему обратиться, Иван решил послать заявление в Ленинград – прямо в Академию художеств. Коротко написал о себе, попросил ответить, в какое учебное заведение он бы мог поступить. Само слово «академия» казалось Ивану строгим, значительным. Ответ из Ленинграда пришел скоро. Сообщались условия приема в художественный техникум. Были они нелегкими. «Нет, мне не подготовиться, – думал юноша. – Да если б и подготовился, вряд ли удалось бы поехать». Возражал и отец: «Далеко ехать, расход большой, да и одет ты плохо. Я болею, мать тоже. Куда от нас, стариков, поедешь? Что делать, сынок. Ты еще молодой и рисование от тебя не уйдет. Вот выздоровлю – все-таки пристрою тебя на завод». Тогда Иван пошел к учительнице Нине Васильевне – поговорить с ней, посоветоваться. Но та рекомендовала парню… стать учителем и вернуться в родную школу, учить детей. Соглашаясь с ней, Кожедуб все-таки напомнил: какой бы жизненный путь он не выбрал в дальнейшем, все равно нужно получить полное среднее образование. И без того, чтобы окончить школу рабочей молодежи, не получится.

Занятия в школе начались с осени. Там училась в основном рабочая молодежь с заводов, но было и несколько человек из пригородных колхозов. Вместе с Кожедубом в шосткинскую школу поступил его одноклассник, тоже Иван. Уроки заканчивались в одиннадцать часов вечера. Еще двое односельчан учились на педагогическом рабфаке, и парни возвращались в Ображеевку вчетвером. Их дороги расходились за километр до села. Товарищи сворачивали в сторону – на противоположную окраину, Кожедуб шел дальше один, долго перекликаясь с приятелями. В слякоть, в пургу и мороз они ежедневно ходили по семь километров до Шостки да по семь обратно. Учиться было нелегко, особенно много приходилось заниматься русским языком: в сельской школе занятия шли по-украински. Будучи младше всех в школе, два Ивана, попав в незнакомую обстановку, первые дни стеснялись и робели. Но, по воспоминаниям Кожедуба, никто ни разу не позволил себе посмеяться, подшутить над ними. Напротив, все подбадривали сельских парней. Любознательные, начитанные ребята были в курсе всех событий тех дней, всем интересовались. Уже не робея, Кожедуб расспрашивал о производстве. А как-то, совсем осмелев, сказал, что ему хочется работать. Товарищи охотно вызвались устроить его учеником на производство.

Когда Иван начал вникать в производственный процесс, его вызвал директор завода и, зная о творческой натуре парня и желании реализовать свой творческий потенциал, предложил: «У нас организуется библиотека. Хочешь работать библиотекарем?» Когда Кожедуб ответил, что хочет найти более серьезную работу, получил ответ: «В библиотеке у тебя тоже работа будет. И еще какую тебе пользу принесет! Сколько книг прочтешь! Да и товарищи будут спрашивать, что им почитать». Работа в библиотеке оказалась сложной: приходилось ездить за книгами, приходовать их, заносить в каталог, расставлять по полкам. Но трудности компенсировались возможностью читать, и Кожедуб на одном дыхании прочел бестселлер середины 1930-х годов «Как закалялась сталь» Николая Островского. Павел Коргачин стал его любимым героем. С увлечением прочел Иван и «Разгром» Фадеева, и «Чапаева» Фурманова. Все эти книги постепенно убеждали юношу сделать свой выбор в пользу армии. А впоследствии юноша пристрастился и к научно-популярной и технической литературе, стал много читать о знаменитых в те годы авиационных рекордах. Так в жизнь и судьбу Ивана Кожедуба пришла военная авиация, потеснив тягу к изобразительному искусству. Потому, уже учась в Шосткинском химико-технологическом техникуме и занимаясь библиотекой, юноша, по примеру многих сверстников, записался в аэроклуб, который, в соответствии с духом времени, открылся в Шостке, как и практически в подавляющем большинстве советских городов.

Молодежь – на самолет!

Покорение неба стало заветной мечтой юноши в конце 1930-х годов. И в своих мечтах он был не одинок: в СССР был очень популярен лозунг «Молодежь – на самолет!». Тысячи парней и девушек просто бредили небом. Не был исключением и Иван. В аэроклубе Осовиахима, куда он принес заявление с опозданием, Кожедубу сказали, что документы подать еще можно: к летной практике допустят, если парень догонит остальных учеников и сдаст наравне с ними все экзамены по теории. Условия были нелегкие, но решение было принято. На следующий день Иван все-таки подал в аэроклуб заявление, подкрепленное путевкой комитета комсомола и всеми нужными документами, и с нетерпением стал ждать ответа. За дни ожидания он внимательно прочел книги и статьи о подвигах отважной семерки летчиков, первых Героях Советского Союза: М. Водопьянова, И. Доронина, Н. Каманина, С. Леваневского, А. Ляпидевского, В. Молокова, М. Слепнева, о первой воздушной экспедиции на Северный полюс. В те времена летчики в СССР были не просто героями – их боготворили и, случалось, в буквальном смысле слова носили на руках. А встречи с героями-летчиками собирали огромные зрительные залы. Прочел Иван и статьи об истории авиации, об успехах советской авиационной промышленности, созданной в годы первой пятилетки. Большое впечатление произвела на юношу книга Валерия Чкалова о перелете через Северный полюс на самолете АНТ-25.

Неделя промчалась в каждодневных занятиях. Кожедуба все-таки вызвали в аэроклуб и дали направление на медицинскую комиссию. Врачи долго простукивали, прослушивали и осматривали молодого человека. Наконец председатель комиссии, пожилой доктор с седой бородой, сказал, похлопав Ивана по плечу: «Здоровье богатырское. Годен». А спустя еще два дня Иван Кожедуб был зачислен в аэроклуб. Но о своем намерении летать, а не овладевать рабочей профессией, как было в свое время решено на семейном совете, юноша ничего не сказал ни отцу, ни братьям – заранее знал, что они будут против аэроклуба. «Вы много пропустили, – сказал комиссар, – придется догонять товарищей». В конце концов дома все утряслось, но вот в аэроклубе Кожедуба ожидали первые трудности: чтобы стать летчиком, надо было хорошо усвоить теорию полетов. «Летчик должен знать и любить теорию, – объяснил Кожедубу начальник летной части, начлет. – Без нее в воздух не поднимешься». Комиссар спросил, что привело Ивана в аэроклуб. Узнав, что

парень решил без отрыва от обучения в техникуме приобрести летную специальность, он сказал: «Это правильно. Сейчас, когда так сложна международная обстановка, наша молодежь, как никогда, должна быть готова к защите Родины». Тогда юные учлеты не догадывались, что Европа уже стоит на пороге Второй мировой войны. Их комиссары, кстати, тоже знали далеко не все – верховное командование тщательно скрывало истинное положение дел, а официально Германия считалась другом Советского Союза.

Совмещать учебу в техникуме и в аэроклубе действительно оказалось нелегко. С девяти до трех шли занятия в техникуме, а с пяти – в аэроклубе. Но ни одной лекции в техникуме, ни одного занятия в аэроклубе Иван Кожедуб не пропустил. Кроме того, он по-прежнему оформлял стенгазету в техникуме. На домашнюю подготовку оставались выходные дни, поздний вечер, раннее утро. А по утрам, как всегда, Иван тренировался в спортзале техникума. Он по-прежнему увлекался легкой и тяжелой атлетикой, участвовал в студенческих соревнованиях. Утренние тренировки постепенно вырабатывали у него не только быстроту и выносливость, но упорство и настойчивость. Они закаляли юношу, помогали выдерживать большие нагрузки.

Во время учебы Ивана после долгой болезни скончалась его мать, после похорон отец перебрался в Шостку и поселился в общежитии. С тех пор, по воспоминаниям самого Кожедуба, в родное село его тянуло все реже: ведь без мамы дом опустел…

После экзаменов по теории авиации и авиатехнике студентов-учлетов наконец вывезли на аэродром. Их разделили на летные группы. Группа, в которую попал Иван Кожедуб, была четвертой по счету и состояла из двенадцати учлетов. На каждую группу был выделен самолет, во главе каждой стоял инструктор. Учлеты уже знали, что от него во многом зависит их будущее, их «почерк» в воздухе. Во время подготовки к экзаменам к ним иногда заходили летчики-инструкторы. Но инструктора группы, в которую попал Иван, Александра Семеновича Калькова, студенты пока не видели: он еще не вернулся из отпуска. Кальков, прежде модельщик киевского завода «Ленинская кузница», в авиацию пришел в 1933 году, был военным летчиком, отлично владел техникой пилотирования. Говорили, что он хороший методист, один из лучших инструкторов: умелый, опытный, требовательный, даже придирчивый – спуску не даст. Человек он прямой – о недостатках скажет резко, без обиняков. «В воздухе всякое бывает, – говорил позже своим ученикам Кальков. – Запомните: во-первых, тщательно контролируйте машину перед вылетом, чтобы неприятных происшествий было меньше; во-

вторых, в полете сохраняйте полное спокойствие. Делайте все по порядку, не спеша, но поторапливаясь».

Во многом благодаря Александру Семеновичу у Ивана Кожедуба выработался свой «фирменный» стиль и собственная техника пилотирования, которая очень скоро помогла ему стать неуязвимым в воздушных боях.

После окончания аэроклуба в феврале 1940 года, когда Ивана призвали в армию, он настоял, чтобы его зачислили в Чугуевскую военную авиационную школу летчиков. После зачисления в училище он последовательно прошел подготовку на самолетах УТ-2, УТИ-4 и И-16. Осенью того же года Кожедуб совершил два так называемых «чистых» полета на И-16: самостоятельно, без инструктора, поднялся в воздух, на большой скорости взлетел на большую высоту и выполнил несколько фигур высшего пилотажа, не сбавляя скорости. Это оценивалось очень высоко, но Кожедуб, к своему глубокому разочарованию, был оставлен в училище инструктором – как один из лучших курсантов. Он много летал, экспериментировал, оттачивая пилотажное мастерство. «Было бы можно, кажется, не вылезал бы из самолета. Сама техника пилотирования, шлифовка фигур доставляли мне ни с чем не сравнимую радость», – вспоминал позднее Иван Никитович.

Правда, поначалу не все ладилось с огневой подготовкой. Впервые выполняя упражнения по стрельбе из пулеметов, Иван Кожедуб был почти уверен, что уложил в щит все пули, – ведь глазомер у него был неплохой. Но когда дежурный объявил результаты, оказалось, что он промахнулся. Молодой летчик был разочарован и даже пристыжен. Но инструктор тогда прочитал расстроенному Ивану небольшую лекцию: «Когда Валерий Павлович Чкалов стал служить в воинской части, он уже блестяще пилотировал. Но вначале Чкалов стрелял неважно. Он откровенно и прямо сказал об этом командиру части и начал упорно тренироваться. Валерий Павлович достиг замечательных результатов: вышел на первое место по всем видам стрельбы. Упорной и постоянной тренировкой можно всего достичь». Надо ли говорить, что вскоре Кожедуб добился хороших показателей стрельбы.

Первая любовь

В советское время было не принято упоминать некоторые факты из биографии летчика Ивана Кожедуба. Но несколько лет назад стали известны подробности его жизни, которые принято считать сугубо личными. Когда журналисты собирали материалы для фильма «За життя непереможений», приуроченного к 85-летию со дня рождения Ивана Никитовича, его племянник, Валентин Яковлевич Кожедуб, впервые разрешил обнародовать переписку юного Ивана Кожедуба. Письма были адресованы девушке Вере Евдокименко, жительнице села Горбово Новгород-Северского района (часть этих писем Валентин Кожедуб позже передал в экспозицию шосткинского музея И. Н. Кожедуба). Оказывается, переписка двух молодых людей длилась несколько лет. Те, кто имел возможность прочитать эти письма, отметил: герой войны был не только отважным летчиком, но и романтичной натурой. К тому же стиль писем подтверждает: свой творческий потенциал Иван не растерял, а поэтический талант отца перешел к нему по наследству.

О первой любви Ивана Кожедуба, Вере Евдокименко-Пророк, журналистам удалось узнать не очень много. Она родилась в 1923 году в Горбово, здесь же окончила школу, а после окончания педагогического института долгие годы работала учителем математики в родной школе. В 2002 году Вера Юрьевна уехала в город Гомель к дочери Светлане.

Как же личная переписка Ивана Кожедуба попала в музей? Оказалось, что перед отъездом Веры Евдокименко в Гомель к ней приезжал проститься Валентин Кожедуб. Он и раньше интересовался письмами своего дяди Вани – Ивана Никитовича Кожедуба, но тогда Вера Юрьевна не нашла их, а вот теперь они оказались под рукой. И она их отдала. Женщине в голову не приходило, что письма предадут гласности, хотя она не видит в этом ничего зазорного: их содержание никак не порочит ни ее, ни Ивана Никитовича. С ним Вера Евдокименко познакомилась в конце 1930-х годов, когда приходила в гости к его брату Якову. «Иван Никитович хорошо рисовал акварелью и масляными красками. Некоторые из своих картин дарил мне на память, – вспоминает она. – Будучи студентом Шосткинского химтехникума, Ваня однажды летом отдыхал в Новгород-Северском доме отдыха. Возвращаясь домой в Ображеевку, он зашел к нам, в Горбово. У нас был патефон, а Ваня в Новгород-Северском купил пластинку. На одной стороне была украинская народная песня «Козаченьку, куди їдеш?» Мы заводили патефон,

слушали».

Письма Ивана Кожедуба к Вере Евдокименко начинались рисунком самолета, цветочками, а потом словами «Здравствуй, Верочка!». «Ваня любил самолеты, жил этим. Тогда вся молодежь этим увлекалась. И я – в том числе, – рассказывала Вера Юрьевна журналистам. – Об Иване Никитовиче у меня остались самые лучшие воспоминания. Все его помнят как великого патриота нашей Родины. Это летчик-ас. Думаю, что он был отличным учителем молодых пилотов… Если бы не проклятая война, возможно, это был бы еще и знаменитый художник. Все, кто его знал, вспоминают о нем только с самой лучшей стороны как о легендарном летчике, отличном человеке». В 1940 году, уже обучаясь в Чугуевской школе летчиков, Иван писал Вере: «Хочу летать, как Чкалов. И пока глаза будут видеть землю, а руки держать штурвал – буду летать!» И еще: «…ты любишь весну, майские вечера. Весной есть о чем поговорить вдвоем. Раз ты затронула весну, я написал о весне: Уже весна, моя весна / Ты тепло принесла / Хорошо уже весной/ На поляночке лесной».

Эти письма помогают восстановить некоторые события в довоенной биографии Ивана Кожедуба. В мае 1940 года юный Иван делится с Верой своей радостью: «17 мая летал самостоятельно на новом типе самолетов. Эта дата войдет в историю моей жизни. Любить самолет надо как свою жену, и он тебя не подведет». Также он писал, как скучает по родным местам: «Очень хорошо идти лугом в росе. Кругом поют соловьи, медленно выплывает луна, и на реку падают лучи, река блестит, трава, как шелковая, а в реке и озерах квакают лягушки». А вот на летном поле все совсем по-другому: «Солнце медленно выплывает из-за горизонта, и его лучи падают на грозные самолеты, и они блестят, как зеркало. По аэродрому чирикают пузатые воробьи, в воздухе ревут мощные моторы». Летом 1940 года, когда Вера окончила девятый класс, Иван пишет: «Получил твою фотографию. Очень ждал, чтобы посмотреть на девушку, которую не видел два года. Долго смотрел на фото. Ты мне казалась другой, но буду представлять тебя такой, какая ты на фотографии. Желаю тебе на отлично окончить школу».

Забегая немного вперед, следует сказать, что с началом войны переписка прервалась, но в марте 1944 года возобновилась. «Я знаю, что брат Яков погиб под Сталинградом, а Гриша – в концлагере, – писал Кожедуб в одном из писем. – Я получил орден Красного Знамени за 20 сбитых самолетов. Это моя месть за братьев. Надеюсь на встречу, тогда вспомним молодость, когда жизнь ”била ключом”». А вот более позднее письмо: «Выполняю свою священную обязанность по уничтожению авиации

противника. Счет сбитых самолетов – 60. Это тот труд, который я вложил в историю борьбы против немецких захватчиков. Бить врага не числом, а умением – этими словами мы дышим на сегодняшний день. На днях вышлю фотографию. Крепко жму твою руку, дважды Герой Советского Союза Иван Кожедуб». А за несколько месяцев до победы Вера получала письмо, в котором есть такие слова: «Мои юные годы проходят в огне и дыму. Это закалка для будущей жизни. Бои идут на окраине Берлина. Счет сбитых самолетов – 62. Дело идет к концу, скоро встретимся и вспомним юные годы. До скорой встречи, Ваня».

Война началась

Отставить фронт!

Оценивая сейчас настроения советского общества накануне вторжения гитлеровских войск на территорию СССР, трудно дать им однозначную оценку. С одной стороны, профессия военного была невероятно популярной. Молодые люди охотно шли в армию, потом – в военные училища. Страна, которая постоянно нуждалась в бойцах и командирах и экономика которой работала на укрепление оборонной мощи, явно готовилась к войне и ждала ее. Но с другой стороны, страна, где по улицам городов ходило множество военных, в том числе – молодых красивых парней с отличительными знаками командиров, и в кинотеатрах которой с успехом шел фильм «Если завтра война», демонстрирующий несокрушимость Красной армии, казалось, напряжения не чувствовала, приближения войны не ожидала. И когда 22 июня 1941 года немецкая авиация бомбила наши города, это застало людей врасплох и повергло в панику.

О том, что в реальность войны не особо верили даже сами военные, писал в своих мемуарах и Иван Кожедуб. «Все, что мы читали, что слышали по радио о войне на Западе, нам казалось чем-то отдаленным, не имевшим к нам отношения. Правда, настораживали письма товарищей, служивших в частях. В начале июня Петраков писал нам, что дух у них боевой, что «тревожат» их почаще, чем нас. О том же писал и Иванов, служивший в своих родных краях – на границе Белоруссии. Я же летал к Харькову. Любовался руслом Северского Донца, новостройками, колхозными полями, вольными зелеными просторами. Вспоминал Ображеевку. Отец писал часто обо всех новостях, о хороших видах на урожай, беспокоился обо мне и уже мечтал, что осенью, после выпуска курсантов, я приеду домой на побывку. Мечтал об этом и я». Потому, когда утром 22 июня командир эскадрильи во время завтрака объявил боевую тревогу, летчики поначалу удивились: он так никогда не кричал. Видно, что-то случилось, решил тогда Кожедуб. Раньше летчиков обычно собирали ночью, до подъема, и, засекая время, проверяли быстроту сбора и подготовки самолета. Когда самолеты начали выруливать, летчики смотрели, чтобы не обрубить друг другу хвост: приказ рассредоточить боевые машины был получен впервые.

После того, как самолеты были рассредоточены по летному полю, комэск собрал личный состав на митинг и объявил: началась война. Боевые действия развернулись на фронте от Балтийского до Черного моря. Бойцы Красной армии оказывают героическое сопротивление врагу. Советские летчики уже

вступили в бой. «В Московской, Ленинградской областях, – говорил командир, – по всей Украине, а следовательно, и здесь у нас и еще в некоторых других местностях объявлено военное положение. Призываю вас к спокойствию и бдительности! Помните: враг коварен и может пойти на любую провокацию! Будем жить в боевых условиях: день уплотним еще больше. Сейчас как никогда нужны организованность и дисциплина во всем». Иван, как и все его сослуживцы, был убежден: за этими словами последует приказ собираться на фронт – бить врага. Но то, что они услышали от командира эскадрильи, не укладывалось в голове молодых «соколов»: «Фронту нужны хорошо подготовленные летчики. Стало быть, ваша задача – еще скорее и лучше готовить курсантов. Работать придется с огромным напряжением».

Летчики не скрывали разочарования: им приказывали оставаться в тылу и готовить истребителей, которые, в свою очередь, будут отправляться на фронт и начнут сражаться с врагом. Им же пока приказали вырыть щели, чтобы прятаться во время налета, и ямы для самолетов. На аэродром привезли пулеметы, курсантам выдали винтовки. Вечером первого дня войны молодые летчики прослушали первую оперативную сводку командования Красной армии. Передавали, что авиация противника атаковала ряд аэродромов и населенных пунктов, но повсюду встретила решительный отпор советских истребителей и зенитной артиллерии. О том, что с первых дней войны армия на самом деле была в растерянности, не получала четких приказов и хотя действительно сопротивлялась, но чаще всего даже не отступала, а панически бежала, в то время говорить было не принято и даже запрещено под страхом смертной казни. Правда о 1941 годе была открыта много позже, через пятьдесят с лишним лет, но эта правда отнюдь не умаляла героизма бойцов и командиров Красной армии, показывая в то же время бездарность высшего руководства. В результате хорошо оснащенная армия теряла людей и технику, а враг за считанные месяцы захватил территорию Украины и подошел к советской столице – Москве.

Но если бы об этом положении вещей говорили вслух тогда, в начале войны, боевой дух Красной армии оказался бы подорванным. Пока же, веря в неизбежность победы, Иван Кожедуб, как и его товарищи, готовился вступить в бой с врагом. Правда, вместо этого летчики по ночам поднимались по тревоге и прятались в щели, прислушивались к гулу вражеских самолетов. Немцы уже предпринимали налеты на Харьков, рядом с которым, в тридцати километрах, находился чугуевский аэродром. Вражеские самолеты пролетали и над излучиной Северского

Донца – река служила для противника хорошим ориентиром, особенно в лунные ночи. «После налетов мы долго не могли успокоиться, – писал Кожедуб. – Да как смеют проклятые фашисты бомбить наши города – там же дети, женщины, старики!» Вскоре немцы стали совершать налеты на электростанцию, находившуюся недалеко от их аэродрома. Прожекторы скользили по ночному небу, нащупывали самолеты противника. По ним били зенитки, и, забыв об опасности, летчики выскакивали из щелей. Однажды зенитчики на глазах у всех сбили вражеский самолет, и это событие долго обсуждалось молодыми летчиками.

Кожедуб-инструктор

Ближе к осени 1941 года произошло событие, снова всколыхнувшее жизнь летчиков, служивших на чугуевском аэродроме. Командование школы получило приказ немедленно сформировать полк из опытных инструкторов, отлично владеющих техникой пилотирования. Им подобрали лучшие на тот момент самолеты – И-16. Командиром полка был назначен майор Осмаков. В полк были зачислены инструкторы из разных эскадрилий, отличные летчики. Провожали друзей шумно, взволнованно, даже договаривались очень скоро все вместе встретиться на фронтовом аэродроме. Из инструкторов, уехавших тогда на фронт, в живых не осталось никого…

У тех же, кто остался, в том числе – у сержанта Ивана Кожедуба, обязанностей стало еще больше. Пришлось проводить тренировки с курсантами из первого отряда своей же эскадрильи – заменять инструкторов, зачисленных в полк Осмакова. Командир эскадрильи дал Ивану дополнительную нагрузку: проводить с курсантами рулежку на самолете с «ободранными крыльями», на котором молодые пилоты учились держать направление.

Ежедневно с рассвета и до обеда Иван Кожедуб обычно летал со своими курсантами, тренировался сам, а после обеда до темноты проводил рулежку. Его курсанты уже приступили к программе полетов на самолете УТИ-4. Машина была новенькой, ее дали группе Кожедуба за успешное овладение УТ-2. Предстояла нелегкая работа – переход на боевой самолет И-16. Теперь Иван понял, сколько сил и энергии затрачивают инструкторы, как напряжено у них внимание, какая нужна при этом выдержка. «Мы должны были отлично обучить летчиков пилотажу и стрельбе на истребителе по еще более ускоренной программе, – вспоминал Иван Никитович. – Враг рвался к Москве. Бессмертные подвиги совершали советские воины, защищая ее от гитлеровских войск. Тысячи фашистских бомбардировщиков участвовали в ночных налетах. Но наша ночная истребительная авиация, наши зенитные батареи не допускали врага к столице». В те дни всю страну облетела весть о подвиге Виктора Талалихина, протаранившего ночью немецкий бомбардировщик, пытавшийся прорваться к Москве. Радио и газеты сообщали о налетах вражеской авиации и на Ленинград, о подвигах его воздушных защитников, и это только усиливало желание молодых истребителей скорее попасть на фронт.

Но вместо этого сержант Кожедуб был эвакуирован вместе с

училищем на территорию России. Произошло это осенью 1941 года, когда немцы взяли Киев, приближались к Харькову и уже стало ясно: сдержать врага не удастся. Гитлеровцы рвались к Москве и, считая район Шостки одним из дальних подступов к столице, в сентябре 1941 года стянули туда крупные силы армий «Центр». Ивана в те дни могли отправить на фронт, ведь летчиков не хватало. Но во время учебного полета из-за ошибки курсанта самолет Кожедуба попал в аварию, разбился, сам инструктор оказался в госпитале, а когда пошел на поправку, оказалось – немцы уже на подступах к их аэродрому. Эскадрилья, как и другие эскадрильи училища, получила приказ немедленно перебазироваться в глубокий тыл. Командованию, курсантам, техникам предстояло отправиться эшелоном до Борисоглебска, а инструкторам – перелететь туда на своих самолетах. Известно было одно: Борисоглебск – конечный пункт перелета.

Первая посадка была возле Уразова – на площадке посредине обширного кукурузного поля. Здесь, как вспоминал Иван Никитович, война еще не чувствовалась. Все было спокойно. Затем был аэродром в Старом Осколе, где стояли дальние ночные бомбардировщики ДБ-3Ф. Они наносили удары по немецким объектам глубокого тыла. Иван с интересом слушал рассказы летчиков о ночных боевых вылетах – ведь сам он со своими курсантами ночью еще не летал. «Поражало все: их отвага, мужество, умение ориентироваться ночью, пилотировать самолет по приборам. Мы знакомились с самолетами, запоминали их силуэт. Нам позволяли осмотреть кабину летчика, штурмана, стрелка. Мы восхищались: как здесь просторно, сколько приборов! – писал Кожедуб. – Всем нам захотелось воевать на «Ильюшиных». Решили на следующий день разузнать, возможно ли это. Но не удалось: ранним утром получен приказ немедленно перелететь на другой аэродром. Приземляемся в Борисоглебске на аэродроме нашего старейшего авиационного училища, в котором учился Валерий Чкалов».

Инструкторы надеялись, что в Борисоглебске они и останутся. Но несколько дней спустя прибыли эшелоны с наземной командой, курсантами, с имуществом школы, и им было приказано срочно разобрать самолеты и погрузить их на платформы. Командование поступило так, чтобы сберечь «самолеторесурсы», – ведь каждый самолет в дни войны был особенно дорог. А путь предстоял долгий – в Среднюю Азию. Навстречу летчикам шли эшелоны с бойцами, машинами, боевой техникой. Станционные пути были забиты составами с демонтированным оборудованием заводов из прифронтовой полосы, с эвакуированными. В начале ноября 1941 года Иван

Кожедуб и его товарищи прибыли в зеленый живописный город Чимкент – конечный пункт долгого пути. Здесь, на аэродроме, им предстояло собрать самолеты, а потом на них перелететь в Манкент, где должна была базироваться эскадрилья. Из Чугуева улетели холодным, осенним днем. В Чимкенте же было жарко, душно, пыльно.

«Истребительное самообразование»

Условия, в которых оказались летчики, для обучения будущих истребителей оказались очень сложными и непривычными. Вокруг аэродрома расстилались хлопковые плантации, журчали арыки, зеленели сады. Сам аэродром вообще не годился для нормальных полетов: гравий с землей, а сверху – слой пыли. После взлета пыль поднималась столбом и долго не оседала. Моторы самолетов сильно нагревались от зноя. Пыль проникала повсюду, что приводило к преждевременному износу узлов и деталей. Приходилось с особенной тщательностью осматривать материальную часть и готовить ее к полетам. Но, тем не менее, инструкторы облетали самолеты, освоили аэродром и приступили к обучению курсантов. Занимались помногу: надо было наверстать упущенное – курсант быстро теряет навыки, не закрепленные длительной практикой. Днем занимались наземной подготовкой, теорией, разбором полетов. Работали по-прежнему без передышки, но никто не жаловался на усталость. Напротив, все инструкторы стремились сделать как можно больше полетов, как можно лучше отработать технику пилотирования. Сам же Иван Кожедуб вдобавок занимался «истребительным самообразованием»: изучал вопросы тактики, конспектировал описания воздушных боев, вычерчивал их схемы. Дни, в том числе и выходные, были распланированы по минутам, все было подчинено одной цели – стать достойным воздушным бойцом.

«Обучение и воспитание курсантов – неразрывный процесс», – часто напоминали инструкторам командиры. При этом практически все они тоже занимались самообразованием и обменивались опытом. Происходило своеобразное комплексное универсальное обучение, учебное пособие для которого писалось и составлялось всей эскадрильей. Например, преподаватель тактики ВВС майор Гуринович кропотливо, тщательно собирал боевой опыт и сделал отличное наглядное пособие: наклеил в альбоме вырезки из газет с описанием боев, представляющих интерес с точки зрения тактики. Преподаватель дал альбом Кожедубу на несколько дней. По вечерам Иван засиживался допоздна, переписывал в блокнот выдержки из статей, внимательно читал подробные описания летно-тактических характеристик и уязвимых мест вражеских самолетов, вычерчивал их силуэты, схемы боев, отдельные фигуры. Особенно привлекали его афоризмы, взятые им позже на вооружение: «Не опознав самолет, признавай его за противника», «Перед атакой посмотри назад, не атакует ли тебя противник», «Воздушный бой – море

комбинаций, положений, неожиданностей», «В бою побеждает тот, кто отлично владеет самолетом и оружием, первым нападает на противника, применяет нужный маневр и овладевает инициативой», «Победа дается людям сильной воли, людям чистой и благородной души».

Альбом майора Гуриновича принес Ивану Кожедубу большую пользу. Он стал нагляднее представлять себе действия летчиков в бою и решил поделиться с курсантами всем, что узнал и узнавал. В свободное время инструктор Кожедуб стал собирать свою группу на дополнительные занятия, на которых рассказывал об опыте боевых летчиков, а рассказы иллюстрировал рисунками, вычерчивал схемы боев. Готовя курсантов к фронту, он готовился и сам. А в феврале 1942 года Ивану Кожедубу, как и другим инструкторам, было присвоено звание старшего сержанта. Но, несмотря на очередной рапорт, на фронт его так и не пустили. Поэтому старший сержант Кожедуб продолжил и занятия с курсантами, и самообразование. Так продолжалось до осени 1942 года, когда начались упорные бои под Сталинградом и война приближалась к своему перелому в пользу Красной армии. Хотя никто об этом еще не знал. О боях под Сталинградом инструкторам и курсантам рассказывал ветеран гражданской войны в Испании майор Игнатий Солдатенко. Он говорил: «Летчики нашего полка вступали в бой с любым количеством немецких самолетов. Не щадя жизни, прикрывали наши войска и город от налетов. Многие погибли. Мужественные защитники Сталинграда будут вечно жить в нашей памяти». И только потом объяснил всем главную причину своего приезда в эскадрилью: Солдатенко получил приказ пополнить полк.

Старший сержант Иван Кожедуб сначала не поверил, когда узнал: после многочисленных рапортов он оказался среди тех, кто зачислен в 240-й истребительный авиаполк, которым командовал Игнатий Солдатенко. Правда, сразу на фронт он и после этого события не попал: сперва пополнение отправилось на аэродром в район Горького, где должна была пройти переподготовка на новых самолетах Ла-5. «Знаю: все вы рветесь в бой. И я вас хорошо понимаю, – говорил майор Солдатенко. – Но прежде вам придется еще поучиться. Помните, враг коварен и силен! Освоим новые боевые самолеты – наши, отечественные, изучим тактику, еще глубже познакомимся с боевыми эпизодами. Сегодня у нас с вами, так сказать, состоялось знакомство в общих чертах. В работе вы все друг друга ближе узнаете. Вы уже распределены по эскадрильям, а когда слетаетесь, вам легче будет бить врага». Кроме того, летчикам предстояло изучить два трофейных вражеских истребителя «Мессершмитт-109» (Ме-109). Чтобы бить

врага, надо знать его сильные и слабые стороны. Не дожидаясь занятий, Кожедуб стал присматриваться к «мессерам»: ходил вокруг них, старался запомнить их силуэты, чтобы потом занести в записную книжку. Даже на землю ложился – рассматривал самолет снизу.

Полоса неудач

Еще раньше, в августе 1942 года, 240-й истребительно-авиационный полк, в который был зачислен Иван Кожедуб, в числе первых был вооружен новейшими в то время истребителями Ла-5. Считалось, что летно-тактические данные Ла-5 лучше, чем данные «фокке-вульфов», «мессершмиттов» и других немецких истребителей. Надо только умело его эксплуатировать и на земле и в воздухе, чтобы в бою чувствовать «дыхание» самолета. Так утверждали командиры, предупреждая также: Ла-5 сложнее, чем И-16, и требует еще более тщательного изучения. Однако переучивание провели наспех, за 15 дней, и при эксплуатации машин вскрылись конструктивные и производственные дефекты. Понеся на Сталинградском направлении тяжелые потери, уже через 10 дней полк был выведен с фронта. Кроме командира полка майора Игнатия Солдатенко, в полку оставалось лишь несколько летчиков. Поэтому пополнение, в составе которого оказался и старший сержант Кожедуб, нужно было переучивать более тщательно. В конце декабря 1942 года летчики собрались у самолетов – сдавали зачеты по материальной части. Инженер полка со всей строгостью проверял их знания и остался доволен: истребители так упорно и старательно готовились, что почти все летчики сдали зачеты на отлично. Теперь предстояло закрепить свои знания в учебных полетах. Но тут снова был получен приказ о перебазировании в Иваново, где, как говорили, опять предстоит переучиваться.

Командир стремился на фронт, и, разумеется, такое промедление его до крайности огорчало. Как и молодых летчиков: неужели не придется воевать на Ла-5, материальную часть которых они так тщательно изучили? Кстати, в Иванове, куда перебазировались наши летчики, в то же самое время переучивались на «Яках» французские летчики эскадрильи «Нормандия» под командованием Жана-Луи Тюляна. Четырнадцать отважных французских летчиков и пятьдесят восемь механиков прилетели из Алжира через Иран к СССР, чтобы сражаться с фашистами. Летчикам было разрешено выбрать любые самолеты. Французы выбрали самолеты советского производства. И, стремясь скорее попасть на фронт, усиленно тренировались. «Мы следили за их полетами и говорили: ”Молодцы! Летают отлично. Может, рядом будем прикрывать наши наземные войска, бить воздушного врага, – писал Иван Кожедуб в своих мемуарах. – Возможно, что потом мы и

встречались в воздухе, когда вели бои с фашистами на Воронежском фронте”».

Подготовка и переучивание проводились основательно: в конце декабря 1942 года после напряженной месячной теоретической подготовки с ежедневными занятиями летчики приступили к полетам на новых машинах.

В одном из тренировочных полетов, когда сразу после взлета из-за поломки двигателя резко упала тяга, Иван Кожедуб решительно развернул самолет и спланировал на край летного поля. Об этом эпизоде он вспоминал так: «Даю газ и взлетаю. Внимательно прислушиваюсь к работе мотора. На высоте пятьдесят метров я почувствовал, что с мотором действительно происходит что-то неладное. Тяга начала падать. Самолет терял скорость. Как бы не свалиться на крыло – это гибель. Медлить нельзя. Энергично отдаю ручку от себя и перевожу самолет в планирование. Впереди – лес, в стороне – поле. Успею ли развернуться на такой малой высоте, отвернуть от леса? Только не мешкать! Не терять ни секунды! Промедление смерти подобно. Быстро разворачиваю самолет. Стремительно набегает земля. Толчок: самолет прополз на животе по полю и остановился. «Жив», – думаю. Но толчок был основательный, и я сильно стукнулся головой. Однако боли не почувствовал. Выскочил из самолета и обежал его вокруг – осмотрел, все ли в порядке. Почему-то снова влез в кабину и только тут почувствовал острую головную боль. Глаза у меня сами собой закрылись».

Сильно ударившись при посадке, Иван Кожедуб на несколько дней выбыл из строя и к моменту отправки на фронт едва налетал на новой машине 10 часов. Впоследствии друзья, навещавшие Ивана в госпитале, рассказали: когда мотор был вскрыт, выяснилось, что обороты упали из-за его механической поломки. Недаром командир обращал такое внимание на быстроту действий в воздухе: только благодаря этой быстроте Кожедуб избежал гибели. Но этот инцидент был лишь началом долгой полосы неудач, преследовавших летчика при вступлении на ратный путь. В феврале 1943 года полк наконец был переброшен для ведения военных действий на юго-западное направление. При распределении боевой техники Ивану Кожедубу достался более тяжелый Ла-5 первых серий, с надписью на борту «Имени Валерия Чкалова» и бортовым номером 75; целая эскадрилья таких машин была построена на средства, собранные земляками великого летчика.

В свой первый боевой вылет на прикрытие аэродрома Иван попал под удар вражеских истребителей, когда попытался атаковать группу бомбардировщиков, а затем оказался в зоне

огня своей же зенитной артиллерии. Самолет Кожедуба получил тяжелые повреждения от пушечной очереди Ме-109 и от попадания двух зенитных снарядов. Об этом моменте знаменитый летчик вспоминал: «Медлить нельзя ни секунды. Грозит смертельная опасность. Резко бросаю машину в сторону. Посмотрел вправо: мимо меня пронесся истребитель «Мессершмитт-109» с крестами, за ним – второй, а сзади, выше, – еще два. Сейчас меня добьют. Но тут я попадаю в разрывы зенитных снарядов. Зенитки по-свойски меня окрестили, зато я избежал повторной атаки «мессершмитта» – быть может, гибельной. Потом на аэродроме, где за «мессерами» наблюдали, я узнал, что они все время находились в стороне от аэродрома на высоте более 3000 метров, прикрывая действия «Мессершмиттов-110». Меня качнуло влево. Потом вправо. Зенитный снаряд попал в левый бок машины, еще один – в хвост. Самолет клюнул носом. Я еле удержал его на высоте 500 метров. Все вражеские самолеты ушли на запад. За ними погнались, взлетев с аэродрома, наши истребители. Но они опоздали. А я не мог к ним примкнуть. Куда там! Мой самолет совсем изранен, рулевое управление нарушено. И обиднее всего, что противник уходит, а мне даже не удалось открыть огонь. Я упустил время – где-то на маневре потерял драгоценные секунды. Не было у меня сноровки, не умел я еще быстро сближаться с врагом. Самолет еле держался в воздухе. Не выпрыгнуть ли с парашютом? Но я сейчас же отогнал эту мысль. Твердо решил посадить израненную машину».

Кожедуб тогда чудом остался жив: бронеспинка защитила от фугасного снаряда авиационной пушки, а ведь в ленте фугасный снаряд, как правило, через один чередовался с бронебойным… После ремонта его самолет мог быть назван боевой машиной лишь условно. На боевые задания Иван тогда вылетал редко и на «остатках», то есть на свободных самолетах, которых было меньше, чем летчиков. Однажды его и вовсе чуть не забрали из полка на пост оповещения. Лишь заступничество Игнатия Солдатенко, то ли разглядевшего в молчуне-неудачнике будущего великого бойца, то ли просто пожалевшего его, спасло Ивана от перепрофилирования. Сыграло свою роль и то, что перед отправкой на фронт общий налет составлял у него около 500 часов, а у более молодых пилотов – 30–50. Для справки: немецкие пилоты с налетом менее 200 часов на фронт не отправлялись. Поэтому комэск Солдатенко рассудил: летчика с таким огромным опытом полетов нужно опробовать в боевых условиях, и тогда неудачи останутся в прошлом. Как показало время, он оказался прав.

Первые победы

Расстановка сил в воздухе

И ван Кожедуб принял участие в боевых действиях в тот период войны, когда с 1943 года количество боевых машин Люфтваффе на Восточном фронте начало понемногу, но неуклонно сокращаться. Хотя производство самолетов в Германии, по сравнению с 1942 годом, было увеличено в 1,7 раза, огромные потери на земле и в воздухе уже невозможно было восполнить. К тому же нуждалась в усилении система ПВО Третьего рейха – налеты тяжелых бомбардировщиков союзников становились все более массированными. Тем не менее, в июне 1943 года из общего количества – 6203 – самолетов Германии против СССР действовало 2980 машин, т. е. почти 50 %. Выпустив за 1942 год более чем в полтора раза больше самолетов, чем фашистская Германия, советская авиапромышленность набирала темпы, сохраняя такое соотношение и в следующем году. Соответственным был и прирост боевых машин в авиачастях Красной армии – в июне 1943 года в составе советских ВВС находилось 8293 самолета. Численное превосходство над Люфтваффе было достигнуто, однако качество подготовки пилотов, прибывающих в качестве пополнения в многочисленные авиаполки, все еще оставляло желать лучшего.

Рассчитывая вернуть утраченную стратегическую инициативу и стремясь взять реванш за поражение под Сталинградом, гитлеровское командование начало подготовку к новому крупному наступлению на центральном фронте. План операции под кодовым наименованием «Цитадель» предусматривал два встречных удара с севера и с юга в общем направлении на Курск с целью окружения и последующего уничтожения советских войск, занимавших оборону в районе Курского выступа. Всего для участия в операции предполагалось использовать 50 дивизий, в том числе 16 танковых и моторизованных, сосредоточенных в группах армий «Центр» и «Юг». Основная ставка делалась на танковые и авиационные соединения. С середины марта 1943 года для усиления 4-го и 6-го воздушных флотов из Германии, Франции и Норвегии было переброшено 13 дополнительных авиагрупп. В результате здесь удалось создать достаточно мощную группировку в составе 17 авиационных эскадрилий. Северную часть немецких войск прикрывала 1-я авиадивизия 6-го воздушного флота. В своем распоряжении она имела 750 самолетов. С юга удар должны были нанести 1100 боевых машин VIII авиакорпуса 4-го воздушного флота. Кроме того, в операции планировалось задействовать 200 бомбардировщиков с тыловых

аэродромов. Таким образом, общая численность подразделений Люфтваффе, предназначенных для поддержки наступления, достигла 2050 самолетов – две третьих всех сил немецких ВВС Восточного фронта.

Для летчиков обеих армий битва под Курском началась намного раньше, чем для наземных войск. Чтобы ослабить силы Люфтваффе на центральном участке фронта, командование Красной армии предприняло широкомасштабные действия против вражеских аэродромов. Первая операция такого рода была проведена в период с 6 по 8 мая 1943 года. Соединениями шести воздушных армий на фронте протяженностью 1200 км были нанесены массированные удары по 17 немецким аэродромам. 6 мая в первом налете участвовали 112 бомбардировщиков и 156 штурмовиков под прикрытием 166 истребителей. После возвращения пилоты доложили о 194 немецких самолетах, уничтоженных на земле, 21 самолет был сбит в воздухе. Собственные потери составили 21 машину. Застигнутые врасплох, немцы вначале оказали слабое сопротивление, но уже во время второго налета 6 мая и третьего на следующий день их перехватчики действовали гораздо эффективнее. Наряду с радиолокационными станциями для обнаружения противника в Люфтваффе стали применять небольшие группы истребителей, патрулирующих вблизи линии фронта. Численно превосходящие советские группы все же сумели вновь прорваться к базам Люфтваффе, записав на свой счет еще 232 сожженных на земле вражеских самолета. Но расклад потерь в воздухе был уже совершенно иным. 53-м сбитым немецким истребителям соответствовали 93 потерянных советских самолета. 8 мая, с целью сохранения боеспособности своих авиаподразделений, немцы отказались от дальнейшей борьбы и перебазировали многие авиачасти в тыл, рассредоточив и тщательно замаскировав боевые машины.

Только после того, как стало ясно, где будет нанесен главный удар немецких войск, командующий 16-й воздушной армией генерал С. Руденко поднял в воздух более 200 истребителей и 150 бомбардировщиков и штурмовиков. Тучи боевых машин ринулись навстречу друг другу. Воздушные поединки приобрели ожесточенный характер – десятки самолетов схлестнулись в смертельной схватке. Впоследствии немецкий генерал Фрост писал: «Началось наше наступление, а через несколько часов появилось большое количество русских самолетов. Над нашими головами разразились воздушные бои. За всю войну никто из нас не видел такого зрелища». В течение дня летчики-истребители 16-й воздушной армии провели 75 групповых боев и заявили о

106 воздушных победах. Три вражеских машины сбил пилот 519-го истребительно-авиационного полка С. Колесниченко. Всего этот ас за время Курской битвы уничтожил 16 самолетов противника. Погиб он спустя два месяца, имея на счету 21 победу. Здесь же, в боях на Курской дуге, впервые взошла звезда победы Ивана Кожедуба, чтобы вскоре загореться ярче остальных.

«Вася, одного кокнул!»

204-й полк, в котором воевал Иван Кожедуб, несколько месяцев выполнял боевые задачи по прикрытию штурмовиков Ил-2 и бомбардировщиков Пе-2. В этих боях будущий трижды Герой получил неоценимый боевой опыт, обрел уверенность в себе. К началу сражения на Курской дуге младший лейтенант Кожедуб уже был всесторонне подготовленным пилотом и был назначен на должность заместителя командира эскадрильи. Именно в конце весны – начале лета 1943 года фашисты усиленно готовились к летнему наступлению против войск шести фронтов, оборонявших Курский выступ. Вылетая на разведку, истребители видели, что противник продолжает сосредоточивать крупные силы у линии фронта. Как стало известно потом, командующий ВВС Красной армии маршал авиации Новиков, выполняя директиву Ставки, отдал приказ шести воздушным армиям следовать тщательно разработанному плану и провести операцию по уничтожению авиации противника на его аэродромах. Первый неожиданный удар по немецким аэродромам был нанесен 6 мая бомбардировщиками и штурмовиками в сопровождении истребителей на огромном участке – от Смоленска до Азовского моря.

О решении командования ослабить авиационные группировки врага внезапными ударами по аэродромам истребители узнали ранним утром 7 мая, когда в расположение 204-го полка снова явился командир соседней части Илов. Перед истребителями была поставлена задача: сопровождать их к крупному аэродрому противника – в район Рогани. Ивану Кожедубу эти места были хорошо знакомы: он много раз до войны летал туда из Чугуева и Малиновки во время тренировочных полетов. В дальнейшем, часто вылетая на прикрытие и разведку, истребители замечали, что и наши силы, и силы противника все прибывают. По всему было видно, что предстоит грандиозная битва. Но тогда летчики ни 204-го, ни какого-либо другого полка не представляли себе всей серьезности обстановки на фронтах, оборонявших Курский выступ, не могли постичь и всей сложности взаимодействия армий и фронтов, непревзойденного искусства советских военачальников. Как стало известно позже, противник рассчитывал окружить войска, оборонявшие Курский выступ, и, развивая наступление, вновь захватить стратегическую инициативу. Но Ставка Верховного Главнокомандования вовремя раскрыла замысел противника. Перед фронтами была поставлена задача: активной обороной измотать, обессилить противника, а

затем перейти в решительное наступление.

6 июля 1943 года, сделав свой сороковой боевой вылет, Иван Кожедуб наконец смог одержать первую победу. К тому времени он, как мы уже упоминали, успел получить офицерское звание и стать заместителем командира эскадрильи, или, как называли офицеров на такой должности в авиации, «батей». В паре со своим неизменным ведомым Василием Мухиным Кожедуб сбил своего первого немца – «лаптежника», как советские летчики называли немецкий бомбардировщик «Юнкерс-87». Вот как эмоционально описывает Иван Никитович свой первый сбитый самолет: «В глазах мелькают силуэты наших и вражеских самолетов. «Юнкерсы» не уходят. Они встали в оборонительный круг – защищают друг друга. Зайти им в хвост стало еще труднее. Проходит несколько минут – для воздушного боя срок немалый. Нам необходимо сбить еще несколько самолетов. Только тогда враг дрогнет. Стараюсь действовать точно и стремительно – как командир. Его самого я потерял из виду. Зато слышу голос: «Бей их, гадов!» Под огнем противника снова веду самолет в атаку. Захожу «юнкерсу» в хвост. Сближаюсь. Ловлю в прицел. По-моему, дистанция подходящая. Нажимаю на гашетки. Пушки заработали. А «юнкерс» не падает. Снова стреляю. Немецкий бомбардировщик начал маневрировать. Забываю обо всем, что творится вокруг. Вижу лишь «юнкерс» и продолжаю стрелять. Решил так: «Не собью, буду таранить». «Бей, батя, прикрываю!» – раздается уверенный голос моего побратима, Василия Мухина. Почти вплотную сближаюсь с противником. «Юнкерс» по-прежнему маневрирует. Нет, теперь не уйдешь! Еще длинная очередь. Самолет вспыхнул и упал в районе западнее Завидовки. Взмываю в сторону вверх по примеру командира. Не утерпел и по радио крикнул: ”Вася, одного кокнул!”».

Кстати, Василий Мухин тогда спас жизнь Ивану Кожедубу. И со стороны первый успешный бой знаменитого летчика выглядел несколько иначе. С аэродрома истребители поднялись большой группой, но пара Кожедуб – Мухин почему-то отстала от остальных: то ли с курса сбились, то ли из-за облаков потеряли визуальный контакт с основной группой. Остались они одни, и тут случайно на пути попалась группа немецких бомбардировщиков «Юнкерс-87», кажется, их было двенадцать. Хотя в этой зоне боевых действий их быть не должно было. Батя с ведомым, не раздумывая, бросились в атаку. С первого захода они сбили пару самолетов. Бомбардировщики бросились врассыпную, и за одним из них батя погнался. Но тут сверху налетело десять «мессершмиттов» – оказывается, они прикрывали своих, но летели немного выше. И один сел на хвост Кожедубу. В этой

критической ситуации на «мессера» налетел Мухин и сбил его.

Вообще 6 июля 1943 года, в тот день, когда Иван Кожедуб «открыл счет», советская авиация совершила 2800 боевых вылетов, почти сравнявшись по этому показателю с Люфтваффе. Но 7 июля немцы вновь превзошли по количеству самолетов в воздухе ВВС Красной армии, подтянув резервы и бросив в бой даже совсем устаревшие самолеты. Действуя крупными группами, советские летчики вынуждены были делать в день по 5–6 вылетов, постоянно участвуя в затяжных массовых воздушных сражениях. Но в этот день, 7 июля 1943 года, Иван Кожедуб сбил второй немецкий самолет, а 9 июля сбил сразу два истребителя Ме-109.

Идеальный боец

В изнурительных воздушных боях под Курском авиаполки таяли на глазах, теряя боевую технику и пилотов. «Нам непрерывно приходилось вести тяжелые воздушные бои, драться буквально до последнего патрона… – вспоминает Иван Кожедуб в своих мемуарах. – От недосыпания и предельного напряжения воли нервы у некоторых летчиков начали сдавать. Раздражала каждая мелочь, неудачи выводили из себя. Даже всегда спокойный и уравновешенный здоровяк Орловский стал иногда срываться. Приземлившись однажды на аэродроме, он выскочил из самолета и, выхватив пистолет, бросился на техника по вооружению Белова. Неизвестно, чем бы это кончилось, если бы догнать его Орловскому не помешал ударявший по ногам парашют». К началу боев под Курском советские летчики приобрели уже немалый боевой опыт. Многому научился и командный состав авиачастей Красной армии. Поэтому, когда в небе над Курской дугой разгорелись небывалые по ожесточенности сражения, пилотам Люфтваффе пришлось встретиться в воздухе с невиданным ранее сопротивлением противника. Потери обеих сторон были огромными. Асы быстро пополняли списки своих побед, рядовые летчики так же быстро выбывали из списков личного состава.

Иван Кожедуб во всей этой воздушной мясорубке продолжал сбивать самолет за самолетом. Очень быстро они с Мухиным разработали собственную тактику: часто отрывались от основной группы и бросались в бой на десяток-другой вражеских самолетов. Поначалу их за это лихачество здорово ругали командиры, но потом, когда счет самолетов перевалил за третий десяток, оставили в покое. За время боев под Курском лейтенант Кожедуб сумел сбить 11 самолетов врага и был награжден первым орденом Красного Знамени. В августе 1943-го молодой летчик стал командиром эскадрильи. К октябрю на его счету было уже 146 боевых вылетов и 20 сбитых самолетов.

Вскоре Иван Кожедуб стал живой легендой не только военно-воздушных сил, но и всей Красной армии. О каждом сбитом им самолете с восторгом писали газеты, передавали по радио в сводках Совинформбюро. К осени 1943 года Кожедуб уже стал, без преувеличения, народным героем.

Главный секрет побед Кожедуба, буквально за несколько месяцев ставшего одним из лучших летчиков-истребителей страны, заключался в тщательно разработанной индивидуальной тактике ведения воздушного боя. Получив под командование

эскадрильею из 12 пилотов, молодой командир постоянно анализировал каждый боевой вылет, как удачный, так и неудачный. Он досконально изучил тактику вражеской авиации, сильные и слабые стороны авиатехники противника. Используя свои инструкторские и методические навыки, неустанно передавал боевой опыт молодым. Взыскательный и требовательный к себе, неистовый и неутомимый в бою, Кожедуб был идеальным воздушным бойцом, инициативным и исполнительным, дерзким и расчетливым, отважным и умелым. «Точный маневр, ошеломляющая стремительность атаки и удар с предельно короткой дистанции», – так Иван Кожедуб определял основу воздушного боя. Он был рожден для боя, жил боем, жаждал его.

Вот характерный эпизод, подмеченный его однополчанином, еще одним великим асом – К. Евстигнеевым: «Как-то Иван Кожедуб возвратился с задания, разгоряченный боем, возбужденный и, может быть, потому непривычно словоохотливый: «Вот гады дают! Не иначе как «волки» из эскадрильи «Удет». Но мы им холку намяли – будь здоров!» Показав в сторону КП, он с надеждой спросил адъютанта эскадрильи: ”Как там? Ничего больше не предвидится?”».

Иван Кожедуб быстро набирал боевой опыт. От его атак один за другим падали немецкие истребители, украшенные «червонными», «бубновыми» тузами и «драконами». По свидетельству военных специалистов, автоматизм движений Кожедуба в бою был отработан до совершенства. Отличный снайпер, он поражал цель из любых положений самолета. Его называли баловнем судьбы, потому что, сбивая противника, он ни разу не был сбит сам, хотя на аэродром практически всегда приводил изрешеченный пулями и снарядами истребитель.

К самолету Иван Никитович всегда относился не просто как к бездушному набору механизмов и агрегатов. «Мотор работает четко. Самолет послушен каждому моему движению. Я не один – со мной боевой друг», – в этих строках отношение аса к самолету. Подходя к машине перед вылетом, он всегда находил для нее несколько ласковых слов, в полете разговаривал как с товарищем, выполняющим важную часть работы. За время войны он сменил шесть «Лавочкиных», и ни один самолет не подвел его. И он не потерял ни одной машины, хотя случалось гореть, привозить пробоины, садиться на усеянные воронками аэродромы. Из его машин наиболее известны две. Одна – Ла-5ФН с яркими, белыми с красной окантовкой надписями по обоим бортам – имела удивительную фронтовую судьбу. На этом самолете Кожедуб провоевал с мая по июнь 1944 года, сбил 7 самолетов. Вторая –

Ла-7, с бортовым номером 27. На этом истребителе Иван Никитович закончил войну, на нем сбил 17 вражеских машин.

Истребитель-новатор

Идиоматическое выражение «разбор полетов» вошло в наш обиход давно. Сейчас «разбором полетов» обычно называют детальный анализ любой проделанной работы, когда акценты делаются не столько на успехах, сколько на просчетах. Но мало кто знает, что этот термин ввели в широкое употребление летчики-асы Великой Отечественной войны. Естественно, что мы не будем утверждать, что это профессиональное словосочетание придумал Иван Кожедуб. Однако в его мемуарах о разборах полетов говорится очень много. Более того: без детального анализа каждого проведенного боя успех последующего ставился под сомнение. На разборах Кожедуб часто говорил о поведении в воздушном бою, и летчики старались проанализировать все свои действия за день. Иван привык анализировать как свои успехи и неудачи, так и бои, проведенные друзьями. Еще на Курской дуге Кожедуб стал вырабатывать свои тактические приемы, быстроту действий.

Анализ боев помогал истребителям делать правильные выводы. Некоторыми из них Кожедуб делился с молодыми летчиками. «В воздушном бою нельзя увлекаться – надо действовать осмотрительно, – говорил Иван Никитович. – Неопытному летчику это особенно трудно: бой захватывает, а рефлексы запаздывают. Приходится крепко держать себя в руках. Надо сочетать трезвый расчет с дерзостью, побеждать врага напористостью и умением». Каждому летчику, а боевому особенно, необходимо было научиться мгновенно оценивать обстановку, моментально ориентироваться в ней, уметь найти наиболее правильное решение и сейчас же его выполнить. Надо было учиться действовать стремительно, но по порядку, контролировать свои действия и координировать их в самой сложной обстановке. Достичь этого, считал Кожедуб, помогала постоянная упорная тренировка на земле и в воздухе. Но он также понимал: быстрота и поспешность – понятия разные. Из-за спешки решение принимается не вполне обдуманно. Это Иван хорошо усвоил еще в те дни, когда работал инструктором, наблюдая за курсантами. Действовать с максимальной быстротой – вот к чему должен стремиться каждый боевой летчик, не уставал повторять он на разборах.

В бою летчик-истребитель выполняет одновременно несколько действий – ведь он один в самолете. Он и управляет им, он и штурман, и радист, и стрелок. Поэтому, утверждал Кожедуб, ему необходимо не только мгновенно оценивать

создавшуюся обстановку, но и уметь распределять свое внимание. Хороший, опытный летчик умеет быстро и сознательно переключиться, если этого требует обстановка, без промедления сразу реагировать на любую неожиданность. В сложной обстановке воздушного боя, когда события разворачиваются в течение секунд, от умения летчика-истребителя распределять внимание иной раз зависит исход схватки с врагом. Особенно это умение нужно командиру группы. Командир, по мнению Кожедуба, должен мгновенно учесть сильные и слабые стороны боевого порядка противника, разгадать его намерения, решить, какой следует применить маневр, чтобы нанести противнику поражение. Одновременно он должен уметь правильно расставлять силы, следить за действиями группы, вовремя словом подбодрить летчиков.

Иногда на подготовку к боевому вылету отводилось недостаточно времени. Но Иван Кожедуб всякий раз намечал действия каждого и всей группы в целом, определял боевой порядок, выделял летчиков в ударную группу. Нарушение боевого порядка может расстроить план командира, говорил он, ослабить какое-то звено. И противник не замедлит этим воспользоваться. Поэтому от четкости действий каждого зависело единство действий группы. Конечно, все предвидеть на земле было трудно. В бою Кожедубу, несмотря на собственные теоретические разработки, приходилось действовать в зависимости от обстановки. «Поставленная задача не должна связывать действия летчика, – учил он. – В бою ему будет ясно, какую фигуру пилотажа надо выполнить, чтобы не потерять две-три драгоценные секунды. Молниеносно комбинируешь фигуры, делаешь неожиданные для противника маневры – словом, выбираешь наикратчайший путь к поражению врага».

В каждом своем бою Иван Кожедуб, опытный и теоретически подкованный летчик, был новатором. Он находил приемы ведения боя, комбинируя фигуры пилотажа так, чтобы занять более выгодное положение в воздухе, мгновенно атаковать врага. На земле он тщательно продумывал эти фигуры и на основе теории с карандашом, а иногда – с куском мела в руке, производил расчеты тактических приемов. Просчитывал все: и вытянет ли мотор на такой-то высоте, и как набрать максимальную скорость, и какая тут применима фигура – боевой ли разворот, горка или еще какая-нибудь. Обсуждая свои действия и действия летчиков на разборах полетов и даже на импровизированных конференциях, Иван Кожедуб и учился сам, и учил других умело применять в бою накопленный опыт.

Ас из асов

В небе над Днепром

О своей тактике Иван Кожедуб уже после войны вспоминал: «Сбив самолет, особенно ведущего, деморализуешь вражескую группу, почти всегда обращаешь ее в бегство. Этого я и добивался, стараясь завладеть инициативой. Надо стараться атаковать врага молниеносно, захватить инициативу, умело использовать летно-тактические качества машины, действовать расчетливо, бить с короткой дистанции, и добиваться успеха с первой атаки, и всегда помнить, что в воздушном бою на счету каждая секунда». Отточив индивидуальную тактику ведения воздушного боя, Иван Кожедуб вновь блестяще проявил себя осенью 1943 года во время Киевской наступательной операции. 30 сентября, когда над Днепром разгорелся новый этап ожесточенных воздушных сражений, Иван Кожедуб получил задание прикрывать переправы через реку. По стечению обстоятельств он остался без товарищей и вынужден был в одиночку отражать налет 18 самолетов «Юнкерс-87». Бомбардировщики приступили к пикированию, а некоторые из них даже успели сбросить бомбы.

Атаковав самолеты с высоты 3500 м, Кожедуб ворвался в боевые порядки противника и неожиданными и резкими маневрами поверг врага в смятение. Пикирующие бомбардировщики немедленно встали в оборонительный круг – очень эффективный маневр. Кожедуб предпринял несколько попыток прорвать их строй, но успеха они не имели. Главное было сделано – «юнкерсы» в беспорядке побросали бомбы. Хотя в баках истребителя оставалось мало топлива, Кожедуб предпринял еще одну атаку и расстрелял снизу в упор одну из вражеских машин. Вид падающего в пламени «юнкерса» произвел надлежащее впечатление, и остальные бомбардировщики поспешно покинули поле боя. Горючее в баках Ла-5 кончилось. Как только после посадки Иван открыл фонарь кабины, товарищи смотрели на него, как на выходца с того света: все считали, что его сбили. Как оказалось, ведомые Кожедуба и не могли услышать своего командира: радиостанция была разбита снарядом, выпущенным вражеской пушкой. Тем не менее, помня собственные ошибки, Кожедуб отчитал летчиков: главная задача – прикрытие наземных войск.

Наземные войска, день и ночь ведя бои, расширяли плацдарм, хотя противник и пытался наносить контрудары с северо-запада, стремясь столкнуть их в Днепр. Летчики знали о напряженной обстановке на плацдарме, поэтому помогали

наземным войскам как могли. Вот как Иван Кожедуб вспоминает о своем участии в Киевской операции: «Меня вызывают на КП. Командир ставит задачу: шестеркой прикрыть танковую группировку. Возможно, авиация поддержит танковый удар. Помните: враг будет сильно прикрыт зенитной артиллерией. Как и мы, противник подготовлен к боям на малой высоте. Вместе с летчиками эскадрильи я еще раз детально изучаю уже хорошо знакомый нам район прикрытия, наношу обстановку на карту. И вот группа в воздухе. Летим на высоте 250–300 метров. Над головой висят свинцовые облака. Так и кажется, вот-вот в них врежемся: облачный слой примерно 400–500 метров. Перелетели Днепр. Внимание напряжено. Встреча с противником может произойти внезапно. Сложно будет тогда маневрировать – важно заметить его первым. Район прикрытия определен. Мы над нашей танковой группировкой. Бой виден отлично. Танки – а их множество с нашей стороны и со стороны противника – сближаются, маневрируют, ведут огонь. Вспыхивают, взрываются в клубах дыма. Надо правильно построить маневр, не теряя ни секунды. По моей команде группа принимает рассредоточенный боевой порядок. Делаем разворот над нашей танковой группировкой. Пролетаем над врагом на повышенной скорости. Мельком, но отчетливо вижу немецкие окопы, технику, даже солдат. Зенитки не стреляют. Знаю по опыту – ждут подходящего момента. Хотят застать нас врасплох, поймать на разворотах».

В том бою он так низко вышел из атаки над пылающим «юнкерсом», что сам был подожжен очередью бортового стрелка немецкого самолета. Только крутое пикирование почти до самой земли помогло сбить пламя с крыла Ла-5. Да и в целом октябрь 1943 года стал для Кожедуба напряженным. Участились встречи с «охотниками» Люфтваффе, целью которых была дезорганизация советских групп истребителей, отвлечение их из района прикрытия и уничтожение ведущих. Нападали они также на одиночные и подбитые самолеты. Вспоминать о тех боях летчик без сожаления не мог – слишком много товарищей погибло в небе над Киевом. Сам он уцелел, по его признанию, лишь чудом. Однажды при лобовой атаке Иван не успел вовремя открыть огонь, и вражеские снаряды прошли всего лишь в нескольких сантиметрах выше его головы, разбив рацию и перебив тягу руля поворота истребителя. На следующий день после этого удача была на стороне Кожедуба – длинной очередью он сумел прошить ведущего пары «мессершмиттов», пытавшихся сбить отставший от своего строя Як-7Б.

В каждом бою летчик-ас совершенствовался, изобретая все новые приемы и ошарашивая врага неожиданными решениями.

Так, 15 октября 1943 года четверка Ла-5, возглавляемая Кожедубом, в очередной раз вылетела на прикрытие наземных войск. Несмотря на то что все летчики были настороже, два вражеских «мессершмитта» все же смогли подловить их во время разворота и внезапной атакой в лоб со стороны солнца сразу подбили два самолета. Затем, пользуясь преимуществом в высоте, они взяли «в клещи» истребитель Ивана Кожедуба, стреляя навскидку из перевернутого положения. Попытки сбросить противника с «хвоста» не дали результатов, и тогда Кожедуб решился на довольно необычный маневр – бросив Ла-5 в крутой вираж, он одновременно выполнил летную фигуру под названием «полубочка». Вражеские истребители проскочили вперед, но тут же перестроились, сделали «горку» и легко ушли из-под обстрела потерявшего скорость «Лавочкина». Тогда Кожедубу оставалось только погрозить им вслед кулаком. Тем не менее, этот маневр позволил Ивану выйти невредимым из сложной ситуации.

В начале ноября летчику-асу приказали отправиться в тыл: полтора месяца ежедневных боев изматывали даже лучших из лучших, им необходим был отдых. Полученное время летчики использовали для летных тренировок, изучения особенностей вертикальных маневров и многоярусных боевых порядков истребителей. Все новшества Кожедуб заносил в свой блокнот, как всегда вычерчивая на бумаге различные тактические схемы. К этому моменту на его счету было 26 сбитых самолетов противника.

Кожедуб и Покрышкин

Справедливости ради нужно сказать, что Иван Кожедуб во время войны был не единственным героем-летчиком. Когда говорят о советских асах, часто вспоминают Александра Покрышкина, которого даже в те времена считали если и не главным «врагом» Ивана Кожедуба, не желавшим делить с ним славу, то уж точно – главным соперником. После войны нередко писали, что Покрышкин и Кожедуб якобы устраивали между собой неофициальные соревнования: кто больше собьет самолетов. На самом деле это было не так, ведь кроме всего прочего, летчики служили в разных полках и воевали на разных фронтах. Иван Никитович называл Александра Ивановича своим учителем, старшим товарищем, боевым побратимом. Правда, после войны не отрицал, что здоровая конкуренция между двумя асами все-таки имела место, вот только делали летчики общее дело – били врага. И говорить о том, кто больше сбил самолетов, ни Кожедуб, ни Покрышкин не считали уместным. Хотя именно о подвигах Александра Покрышкина впервые начали широко писать не только советские, но с 1943 года – американские и английские газеты. А Герман Геринг лично получал доклады о летчике, сбивавшем по 3–4 самолета Люфтваффе за один бой. «Внимание! В небе – Покрышкин!» – звучали в эфире предупреждения немецким летчикам, когда его самолет вступал в бой.

Сам Покрышкин, будучи на девять лет старше Ивана Кожедуба, начал воевать с 1941 года. Впоследствии он часто говорил: только тот, кто сражается с первых дней войны, лично познал горечь поражений и выстоял, может называть себя опытным бойцом. Кожедубу, который первые годы войны изучал теорию воздушного боя и проявил себя позже, слышать такое от уважаемого им человека было обидно. Однако это не помешало ему приклеить вырезанный из газеты портрет Покрышкина в кабине своего самолета. Летчики долго не были знакомы. И вот такая возможность Кожедубу представилась: самолет Героя Советского Союза комдива Александра Покрышкина приземлился у них на аэродроме. Но Герой Советского Союза Иван Кожедуб так и не решился подойти и познакомиться с тем, кого считал учителем. Много позже, когда герои-летчики в конце концов пожали друг другу руки, Кожедуб признался Покрышкину: если тот, воюя с первых дней, из практики воздушного боя сформировал теорию, то он, внимательно изучая эту теорию в тылу, воплотил ее в жизнь и даже усовершенствовал.

Александр Покрышкин стал первым, кому позволено было

вылетать на «свободную охоту». Такие боевые выходы он практиковал еще в 1941 году. Но тогда каждый такой вылет считался самоуправством, не многие летчики выживали, а те, кто возвращался, были на вес золота. Потому они отделывались строгими предупреждениями, которые, впрочем, применялись только для проформы – те, кто вернулся, всегда докладывали о сбитых вражеских самолетах. Победителей, как известно, не судят. А с 1942 года «свободная охота» советским асам, каким уже без всякого сомнения считался Покрышкин, была разрешена официально – ведь немецкие летчики уже получили такое право. Методом проб и ошибок, десятки раз находясь на волосок от смерти, лейтенант Покрышкин изо дня в день оттачивал систему ведения боя, названную им впоследствии «соколиным ударом». Выведенная им формула победы состояла из четырех компонентов: «Скорость – высота – маневр – огонь». Завидев врага, он стремительно набирал высоту, выполнял отвлекающий маневр и в нужный момент, как сокол, атаковал добычу сверху, открывая прицельный огонь.

«Сталинские соколы» – так называется глава популярной в бывшей ФРГ книге американских историков авиации Р. Толивера и Т. Констебля. Писали ее авторы не о советских летчиках, а отдавали должное лучшему асу Люфтваффе Эрику Хартману. Но о тактике боя, разработанной Александром Покрышкиным и взятой на вооружение Иваном Кожедубом, американские исследователи тоже вспомнили. Вот небольшой фрагмент из их книги: «Покрышкин путем математического анализа нашел те основополагающие формулы тактики, к которым Хартман впоследствии пришел чисто интуитивно. Аналогичность концепций и заключений достойна внимания… Покрышкинские нововведения во многом способствовали тому, что советская истребительная авиация отказалась от догматической доктрины довоенного времени… Искажения не должны привести к тому, чтобы видеть деятельность Покрышкина как летчика-истребителя, командира и тактика как результат голой пропаганды. Его слава заслуженна, и уместно в этой книге отдать дань уважения тому, кто часто дрался с Хартманом и летчиками 52-й истребительной эскадры».

С начала 1990-х годов стало модно уравновешивать книги о советских героях войны публикациями о не менее героическом противнике. И цифры советских самолетов, сбитых немцами, поражали: Хартман – 352, Баркхорн – 301, Ралль – 275 самолетов и так далее. Создавалось впечатление, что трижды Герои Покрышкин и Кожедуб, сбившие, соответственно, 59 и 62 самолета, – бледная тень немцев. «Чего стоят тогда советские

летчики, раз такая разница в числе сбитых самолетов?» – заговорили тогда вокруг. Но это вскоре нашло свое объяснение: оказывается, системы подсчетов сбитых самолетов, которые вели в обеих армиях, существенно отличались. Одно дело – сбитые самолеты, а другое – засчитанные. У немцев учет шел с помощью фотокинопулемета, установленного на самолете. Учитывался сам факт попадания в противника, а что с ним дальше было, их не волновало. Напарник аса обычно подтверждал факт сбитого самолета.

В советских же ВВС для подтверждения победы в 1941 году требовали чуть ли не часть сбитого немецкого самолета с номером. Потом пришло понимание, что в истребительной авиации невозможно во многих ситуациях зафиксировать сбитый самолет на земле и дать стопроцентное подтверждение тому, что он сбит. Покрышкину, а позднее Кожедубу и другим советским асам не засчитывали машины, сбитые за линией фронта над вражеской территорией. Но летчикам нужны были не набранные «очки», а реальные победы. И они продолжали атаковать бомбардировщики противника на подлете, так как это было более эффективно. Поэтому у советских асов, в том числе у Покрышкина с Кожедубом, и оказалось очень много незасчитанных самолетов.

Приближая победу

Именной самолет в подарок от колхозника

В начале 1944 года полк, в котором служил Иван Кожедуб, вновь включился в военные действия, поддерживая наступление советских войск на Правобережной Украине. Это почти совпало со знаменательным событием в жизни прославленного летчика – 4 февраля 1944 года ему было впервые присвоено звание Героя Советского Союза за 146 боевых вылетов и 26 сбитых самолетов противника. В марте части Красной армии форсировали Южный Буг. Переправы и плацдармы снова нуждались в прикрытии истребительной авиацией. Но немцы, отступая, в первую очередь выводили из строя аэродромы, а полевые площадки были плохо пригодны для базирования самолетов – вовсю разгулялась военная распутица. Поэтому истребители не могли расположиться ближе к линии фронта и действовали на самом пределе своего летного радиуса. В лучшем положении находились подразделения Люфтваффе – бомбардировщики «Юнкерс-87» в такой ситуации летали практически безнаказанно, без прикрытия, в случае опасности выстраиваясь в оборонительный круг на малой высоте. В эти дни Кожедуб большое внимание уделял разработке тактики воздушного боя на малых высотах в условиях низкой облачности и серой, однородной местности без каких-либо видимых ориентиров.

Позднее он писал: «Когда нам удавалось встретиться с «юнкерсами», они становились в оборонительный круг, прижимались к земле. Отбивая атаки – причем не только стрелки, но и летчики стреляли из пушек, – постепенно оттягивались и уходили в район расположения своих зенитных батарей. Наблюдая за облаками, стелившимися над землей, я вспоминал бои, проведенные на малых высотах, и анализировал тактику действий истребителей, чтобы применить нужные приемы в условиях новой обстановки и борьбы с «юнкерсами». Я пришел к выводу, что разбить оборонительный круг можно внезапной атакой и надо сбить хотя бы один самолет – тогда образовывалась брешь. Проскакивая по прямой с небольшими отворотами, надо развернуться и стремительно атаковать с другого направления. Атаки нужно производить попарно. Опыт, уже приобретенный мной, позволял прийти к этому выводу».

14 марта 1944 года шестерка Ла-5 240-го истребительного авиаполка (ИАП) вылетела к переправам на расстояние, предельное для этого типа истребителей. С бреющего полета они атаковали над лесом девятку «Юнкерсов-87» – в лобовой атаке снизу Иван Кожедуб сразу сбил один бомбардировщик. Разогнав

первую группу немецких машин, советские летчики напали на следующую девятку. Снова загорелся очередной «юнкерс» – остальные, поспешно сбросив бомбы, ушли назад. Был подбит и один из «Лавочкиных». Лейтенант Брызгалов, один из боевых товарищей Кожедуба, направился к ближайшему, брошенному фашистами аэродрому. Однако при посадке его самолет скапотировал, перевернулся «на спину» и зажал пилота в кабине. В сложившихся обстоятельствах Кожедуб приказал садиться еще двум летчикам, и сам показал пример, приземлившись «на живот» в жидкую грязь. Общими усилиями сослуживцы освободили своего товарища из нелепого положения. Летчики добрались до ближайшего армейского штаба, где им предоставили лошадей. На аэродром пилоты вернулись без самолетов, но на конях. Истребители вытащили из грязи на следующий день. На аэродром их доставили на прицепе у грузовиков. Этот эпизод, как и многие другие, был описан фронтовыми корреспондентами: Герой Советского Союза Кожедуб к тому времени уже пользовался огромной популярностью. Историй о его подвигах ждали как продолжения увлекательного героико-приключенческого романа.

Иван Кожедуб стал настоящей грозой для врага. Его пилоты принимали бой при любом соотношении сил. И, как правило, одерживали победы при минимальных потерях. 2 апреля 1944 года 240-й ИАП был перебазирован в Бельцы, в Молдавии. Выбор базы оказался не лучшим: близко линия фронта, рядом железнодорожная станция – прекрасные ориентиры для бомбардировщиков противника. Кроме того, в Бельцах совсем недавно базировались самолеты Люфтваффе, и их пилоты прекрасно знали особенности этого аэродрома. Неудивительно, что налеты на Бельцы германской авиации происходили часто и были довольно эффективны. Удары наносились как днем, так и ночью. 19 апреля Кожедуб перехватил группу из 15 бомбардировщиков «Хейнкель-111», летевших невиданным ранее строем – три кильватерных колонны. Удивление не помешало летчику сбить один бомбардировщик. 29 апреля Кожедуб провел бой с группой из десяти «Хеншелей-129» и четырех «Мессершмиттов-109». Он сбил два «хеншеля», один из которых взорвался в воздухе.

В мае 1944 года уже известному всей стране пилоту, одержавшему 38 воздушных побед, был вручен именной истребитель Ла-5ФН в дар от колхозника Василия Конева. Колхозник Конев, отец подполковника, просил командование вручить лучшему летчику фронта построенный на вырученные от продажи меда деньги истребитель. В течение недели Кожедуб уничтожил на нем 7 вражеских самолетов, включая четыре

«Фокке-Вульф-190». В первом боевом вылете на «подарке» Кожедуб вел четверку Ла-5, которая прикрывала ударную шестерку Кирилла Евстигнеева. Со стороны Ясс появились «мессершмитты» и завязали бой с группой Евстигнеева. Внезапно со стороны солнца появилась еще одна пара «мессершмиттов». Разведка информировала летчиков о прибытии на этот сектор фронта группы немецких асов, самолеты которых были расписаны различной устрашающей символикой. Кожедуб вовремя обнаружил противника и сорвал атаку «охотников». Выпущенная вдогон одному из «мессершмиттов» очередь попала в цель, после чего он загорелся и рухнул на землю.

В июне 1944 года Иван Кожедуб вновь оказался на волосок от гибели, когда его эскадрилья приняла участие в крупном воздушном бою. Эскадрилья патрулировала над линией фронта, когда с румынской стороны подошли 20 «Фокке-Вульфов-190», которые попытались связать боем советские истребители. Кожедуб уклонился от боя, в это время показалась группа из 36 «Юнкерсов-87», которые шли под эскортом «мессеров». «Фокке-Вульфы» присоединились к истребителям сопровождения. Кожедуб со своими ведомыми атаковал бомбардировщики со стороны солнца. Он обстрелял несколько самолетов, но результат удара не наблюдал. Один самолет сбил летчик Амелин, а через несколько мгновений Ла-5 Амелина был поврежден истребителями эскорта, и Кожедуб приказал ему и его ведомому возвращаться домой. Бой продолжался. Внезапно Иван обнаружил, что он остался один посреди вражеских самолетов. Тут подошла еще группа «Юнкерсов-87», которую также прикрывали истребители. С земли поступила команда: «Атаковать!»

Кожедуб прорезал строй бомбардировщиков на встречном курсе, развернулся на 180 градусов и атаковал с задней полусферы. В этот момент на хвосте одинокого Ла-5 повисла группа грозных «Фокке-Вульфов-190». Ведущий звена немецких самолетов открыл огонь с дистанции 50 м. Резкими бросками самолета Кожедуб помешал противнику вести прицельный огонь. Помощь в виде группы «Яков» подошла очень вовремя, немецкие истребители отстали от Ла-5. В этот момент стрелка топливомера на приборной доске именного самолета Кожедуба подошла к красной черте – горючее было на исходе. Он вернулся на аэродром на последних каплях бензина. Здесь его ожидала приятная новость: наземные войска подтвердили падение ведущего второй группы «Юнкерсов-87» – Иван таки сбил его на встречном курсе.

Личный враг Гитлера

Летом 1944 года в районе действий 240-го ИАП появилась восьмерка истребителей – «охотников» противника, передняя часть которых была выкрашена в желтый цвет. Эта группа доставила советским летчикам немало беспокойства. Противник не принимал открытого боя, действовал обычно «из-за угла», подкарауливая бомбардировщиков при выходе из пикирования, а штурмовиков – при заходе на цель или при выходе из атаки. По всему было видно, что летали на этих машинах опытнейшие немецкие асы. Особое внимание привлекал «Мессершмитт-109» с изображением пикового туза под кабиной летчика, который командовал всей этой группой. В один из дней группа истребителей 240-го полка вылетела на очередное сопровождение бомбардировщиков. Вскоре путь им преградили две восьмерки «мессеров». Часть сил противника связала боем нашу группу прикрытия, а другая – пошла в атаку на бомбардировщиков. И вот, когда наши летчики ринулись в бой, сверху, со стороны солнца, на них устремились «охотники».

Один истребитель прикрытия горящим факелом полетел вниз. Завязалась ожесточенная схватка, из которой вскоре вывалилась пара самолетов. Одним из них был «мессер» с пиковым тузом, он метеором носился из стороны в сторону. Как впившийся клещ, за ним неотступно следовал «Лавочкин» с цифрой «14» на фюзеляже. Это была машина Кожедуба. «Туз» начал производить всевозможные эволюции: уклоняясь от ударов, он то коршуном взмывал вверх, то камнем падал вниз. И вот наконец они встретились лицом к лицу. Иван несся навстречу своему противнику, который принял лобовую атаку. Секунды огромного напряжения. Вражеский истребитель взмывает вверх, подставляя свое «брюхо» под удар. Огненная струя распарывает фюзеляж, и «мессер» окутывается черным дымом. То был конец «пикового туза», любимчика Геринга. На счету этого аса было немало английских, французских, испанских, американских и советских самолетов. «Дьявол какой-то попался, – рассказывал позже Иван Кожедуб. – Я на него, вот он уже у меня в руках. Смотрю – пошел в пике. Думаю, конец ему. А он у самой земли выровнялся и – ходу. Насилу поймал его!»

Тогда же, в начале июня 1944 года Иван Кожедуб получил приказ отбыть в Москву. К этому времени он сделал 110 боевых вылетов, а его счет составлял 48 побед. В Москве Кожедуб настоятельно просил о возвращении в родной 240-й ИАП, но его просьба удовлетворена не была. Один из лучших летчиков-

истребителей ВВС Красной армии получил назначение на должность заместителя командира полка воздушных «охотников». А в конце июня советский ас, представленный к второй Золотой Звезде, был переведен заместителем командира в знаменитый 176-й Гвардейский истребительный авиаполк (ГИАП) «свободных охотников». Полк имел на вооружении новые истребители Ла-7, которые необходимо было осваивать. В августе Кожедуб, переучиваясь на Ла-7 во 2-м запасном авиационном полку, одновременно передавал свой опыт молодым летчикам. Именно там его застало известие о присвоении ему 19 августа, в День Воздушного флота, второго звания Героя Советского Союза.

Через три дня Иван отбыл в 176-й гвардейский Проскуровский истребительный авиационный полк. Его новая часть тогда базировалась возле польского города Дембниц. 176-й полк был необычной частью. Его называли «Полк асов». Здесь воевали пилоты, имевшие как минимум пять личных побед. Полк подчинялся непосредственно командующему ВВС Красной армии маршалу авиации А. А. Новикову. Главной его задачей было уничтожение немецких асов.

Иван легко влился в новый коллектив. Боевая слава не вскружила ему голову, он оставался скромным, доброжелательным человеком, готовым всегда прийти на помощь. А в редкие часы отдыха был душой компании. Но в бою преображался: всякий раз подтверждалось, что этот человек был словно рожден для сражений и побед. За все годы войны Иван Кожедуб ни разу не был сбит или ранен, не потерял ни одного ведомого. Раскрывая секреты своих успехов, легендарный летчик вспоминал: «Мне здорово повезло, отличный ведомый попался и еще самолет прекрасный дали. Но главное – рядом всегда были надежные боевые друзья, отличные авиационные командиры. Если к началу Курской битвы я усвоил только два правила – храбро драться с врагом и, не отрываясь от группы, пристально следить за действиями командира, то в ходе дальнейших боев началась настоящая боевая учеба».

Эта учеба не прекращалась на протяжении всей войны. Иван неустанно искал и находил все новые и новые методы и приемы ведения воздушных атак, которые позволяли максимально эффективно использовать потенциальные возможности крылатой машины, постоянно шлифовал мастерство воздушного бойца, стремясь достичь совершенства. Благодаря этим качествам он имел неоспоримое превосходство над летчиками Люфтваффе, сбивая в каждом бою от одного до пяти самолетов. Не боялся вступать в бой и тогда, когда враг имел огромное преимущество.

В сентябре 1944 года под Ригой была замечена группа

немецких «охотников» на машинах, разрисованных черепами, костями, драконами и прочими эмблемами. На них летали асы, одержавшие немало побед на Западном и Восточном фронтах. Особенно выделялась одна пара – с черепами и костями на фюзеляжах. В активный бой они не вступали, предпочитая действовать со стороны солнца, обычно сзади и сверху. Выполнив атаку, как правило, быстро скрывались.

Это были асы-«охотники» авиагруппы Вернера Мельдерса. «Полк асов» бросил советской авиации вызов. 12 пилотов из 176-го авиаполка во главе с капитаном Иваном Кожедубом были откомандированы в Прибалтику. И следующий месяц стал периодом беспрецедентной для того времени схватки «свободных охотников». Результат – за месяц боев сбиты 53 самолета противника. Лично Кожедуб одержал пять побед. А ведь среди немцев были пилоты, имевшие по 100–150 побед, награжденные высшими наградами Третьего рейха. В одном из вылетов Кожедуб вовремя заметил приближение со стороны солнца пары «охотников». Мгновенно развернувшись на 180 градусов, он бросился в атаку. Ведущий вражеской пары лобовой атаки не принял и ушел разворотом вверх – на солнце. Ведомый же, не успев повторить маневр своего командира, поздно начал делать боевой разворот и подставил борт своего «фокке-вульфа» под удар «Лавочкина». Мгновенно вписав в прицел разрисованный черепами и костьми фюзеляж вражеской машины, Иван хладнокровно расстрелял его… Потерпев столь сокрушительное поражение, немецкие «охотники» были вынуждены прекратить активные полеты на данном участке фронта.

Вскоре имя Кожедуба, как и имя Александра Покрышкина, начало наводить ужас на врагов. При его появлении в воздухе немцы по радио предупреждали своих летчиков: «Внимание! В небе Кожедуб!» Показательно, что ни Иван, ни другие асы не знали по имени ни одного немецкого летчика, даже самого знаменитого. За Кожедубом и Покрышкиным фашисты устраивали настоящую охоту, которая всегда была безуспешной. Немцы даже издали специальный приказ, объявивший Покрышкина, Кожедуба и командира подводной лодки Александра Маринеско врагами номер один всей Германии и лично фюрера. Но это только подзадоривало советских асов, и они наносили неприятелю еще больше ударов.

Бои над Берлином

Дороги войны вскоре привели Ивана Кожедуба в Германию. 12 февраля 1945 года он в паре с лейтенантом В. А. Громаковским патрулировал над передним краем. Обнаружив группу из тринадцати «фокке-вульфов», летчики немедленно атаковали их и сбили пять самолетов противника. Три из них – на счету Кожедуба, а два – его ведомого. А через несколько дней Иван после получасового полета внезапно заметил самолет, летевший вдоль реки Одер. Развернувшись, Кожедуб на максимальной скорости устремился к нему. Теперь самолет стал отчетливо виден. Это был «Мессершмитт-262». Он напоминал летящую стрелу – узкий фюзеляж, стреловидные крылья и пара длинных, подвешенных под крыльями двигателей, оставлявших за собой длинный дымящийся след. Это был реактивный самолет – чудо немецкой техники. Еще раньше, узнав о реактивном самолете, Кожедуб тут же стал готовиться к встрече с ним. Расспрашивал тех, кто уже видел новинку в воздухе, просил нарисовать силуэт машины, интересовался тактико-техническими данными, искал уязвимые места. И хотя сведения были скудными, все же они позволили подготовиться к бою, предусмотреть несколько вариантов сближения и атаки.

День 19 февраля 1945 года стал для аса особенным: в небе над Одером ему, наконец, первому выпало сразиться с чудом авиатехники того времени. Поднявшись в воздух в паре с Дмитрием Титаренко, Кожедуб обнаружил на высоте 3500 м неизвестную машину. Двум Ла-7 удалось незаметно приблизиться к врагу сзади. По свидетельству летчиков, обзор из кабины реактивного самолета был неважным. За секунду Кожедуб решил подойти к нему с небольшим занижением, ударить снизу. Надо только выжать из «Лавочкина» предельную скорость. Расстояние между самолетами сократилось до 500 метров. Кожедуб только подумал о том, что ему надо успокоиться, как вдруг нервы Титаренко не выдержали: он первым открыл огонь. Немецкий летчик шарахнулся влево, в сторону Кожедуба. Как раз это ему и надо было. Дистанция между самолетами еще больше сократилась.

Вот как сам Иван Никитович описывал этот уникальный для того времени поединок в своей книге «Служу Родине»: «Мы вели воздушную охоту невдалеке от линии фронта. Внимательно слежу за воздухом. С юга, со стороны Франкфурта, на высоте 3500 метров внезапно появляется самолет. Он летит вдоль Одера на скорости, предельной для наших «Лавочкиных». Да это же

реактивный самолет! Быстро разворачиваюсь. Даю мотору полный газ, преследую врага… Хочется подробно рассмотреть его; если удастся, открыть огонь и сбить. Но что такое? В него летят трассы: ясно – мой напарник все-таки поторопился! Но его трассы нежданно-негаданно мне помогли: немецкий самолет стал разворачиваться влево, в мою сторону. Дистанция резко сократилась, и я сблизился с врагом. С невольным волнением открываю огонь. И реактивный самолет, разваливаясь на части, падает». Позже немцы подтвердили, что в этом бою Кожедуб сбил «Мессершмитт-262» под номером WNr 900284. Это была одна из первых в мировой авиации побед в воздухе над реактивным самолетом.

У каждого летчика-аса свой, присущий только ему одному, почерк в небе. Выработался он и у Ивана Кожедуба – человека, в характере которого гармонично сочетались мужество, отвага и исключительное хладнокровие. Он к концу войны научился точно и быстро оценить обстановку, мгновенно найти в сложившейся ситуации единственно верный ход. Машиной Кожедуб владел виртуозно, мог управлять ею даже с закрытыми глазами. Все его полеты представляли собой каскад всевозможных маневров – разворотов и змеек, горок и пикирований… Всем, кому приходилось летать с Иваном Никитовичем ведомым, нелегко было удержаться в воздухе за своим командиром. Кожедуб всегда стремился отыскать противника первым, но при этом и не подставиться самому. Ему это удавалось: в 120 воздушных схватках он, как мы уже упоминали, ни разу не был сбит. Сам же Кожедуб редко возвращался из боевого вылета без победы. «В бою побеждает тот, – писал Иван Никитович после войны, – кто отлично владеет самолетом и оружием, первым нападает на противника, применяет нужный маневр и овладевает инициативой. Чем лучше боевой летчик владеет техникой пилотирования и вооружением самолета, тем меньше его внимание отвлекается на управление самолетом. Такой летчик может целиком сосредоточиться на отыскании наиболее целесообразных приемов и способов атаки, может точно выбрать наиболее благоприятный момент для открытия огня».

Но, будучи ярко одаренным, талантливым человеком, Иван в то же время неизменно проявлял великую скромность. Он, например, никогда не записывал на свой счет сбитый самолет противника, если сам не видел, как тот упал на землю, он даже не докладывал о нем вышестоящим командирам. «Ведь загорелся же немец! Все видели!» – говорили летчики после возвращения на свой аэродром. «Ну и что… А вдруг он до своих дотянет?» – возражал в ответ Кожедуб. И спорить с ним было невозможно: он

упрямо стоял на своем. Как и многие другие советские летчики, Иван никогда не заносил на свой счет и самолеты, уничтоженные им совместно с новичками. В апреле 1945 года заградительной очередью Кожедуб отогнал пару немецких истребителей от американского бомбардировщика B-17. А 17 апреля 1945 года, в пятом за день вылете, над столицей Германии, Иван Кожедуб одержал свои последние победы – сбил два истребителя «Фокке-Вульф-190».

Закончилась война, подведены итоги. Теперь пришло время сравнить количество машин, сбитых советскими ВВС, с индивидуальными показателями их противников – лучших пилотов Люфтваффе. Советские учетчики подсчитали, что к концу войны только 23 самых результативных наших аса превратили в металлолом 1043 немецких самолета. И первым среди них оказался Иван Кожедуб. За неполных два года, проведенных на фронте, он сбил 62 фашистских самолета.

К концу войны гвардии майор Иван Никитович Кожедуб совершил 330 боевых вылетов, провел 120 воздушных боев. За высокое воинское мастерство, личное мужество и отвагу он получил две Звезды Героя Советского Союза в 1944 году – 4 февраля и 19 августа, а третью – в 1945 году, но дату вручения с мая перенесли на другое время. Так летчик, которому в 1945-м не исполнилось и тридцати лет, стал трижды Героем Советского Союза. Иван Кожедуб вошел в историю как непревзойденный воздушный боец, который в тяжелейших условиях боевой обстановки отличался особой храбростью и мужеством.

Привыкая к мирной жизни

Возвращение в полк

Для Ивана Кожедуба война, как уже говорилось выше, завершилась в конце апреля 1945 года. Герой-летчик не собирался прекращать боевые вылеты, планировал улучшить собственный результат, сбив еще несколько самолетов противника. Но, согласно некоторым исследованиям, опубликованным в последние годы, трижды Героем Советского Союза командование просто решило больше не рисковать. Поэтому Кожедуб получил приказ вернуться в полк и приступить уже к мирной учебе. А перед этим герою предложили побывать на заводах и фабриках, рассказать рабочим, как летчики добивались побед, как громили немецко-фашистских захватчиков. С конца апреля и почти весь следующий месяц Кожедуб ежедневно бывал на предприятиях, рассказывал о боевых делах тем, кто совершал трудовые подвиги в тылу.

9 мая 1945 года Иван Кожедуб находился в Москве. Вот как он вспоминал о дне, когда закончилась Великая Отечественная война: «Москву заливал солнечный свет, на домах алели праздничные флаги. Я шел по улице рядом с теми, кто в тылу и на фронте отстаивал свободу и независимость нашей Родины. Люди шли тесными рядами, пели, обнимались, поздравляли друг друга: казалось, все мы давным-давно знакомы. Военных встречали ликующими возгласами, качали. Я смотрел на взволнованные лица, видел слезы радости на глазах и с трудом сдерживал волнение. Никогда, кажется, не был я так счастлив. Только жалел, что нет со мной друзей-однополчан. Мои раздумья были неожиданно прерваны. Меня подхватила ликующая толпа. И я полетел вверх под возгласы: «Качать летчика!» На площади вспыхнули огни праздничной иллюминации. Над Кремлем скрестились широкие яркие лучи прожекторов. Ровно в десять часов вечера раздались артиллерийские залпы – 30 залпов из тысячи орудий. Москва от имени Родины салютовала в честь великой победы нашего народа. Справедливая освободительная война завершена. И с первого ее дня до последнего, тысяча четыреста семнадцатого, советские люди совершали бессмертные подвиги во имя победы над фашистами».

Из Москвы Кожедуб вернулся наконец в свой полк, расположенный на аэродроме северо-западнее Берлина. От однополчан узнал, что в последние недели войны авиация противника уже почти бездействовала. Вражеские самолеты вылетали, а садиться им было некуда – наши войска стремительно захватывали аэродромы. Летчикам приходилось

вылетать на штурмовку отступающих войск и немецко-фашистской группировки, пытавшейся прорваться на запад недалеко от аэродрома; личный состав полка подготовился к боям на земле. Всего за период Великой Отечественной войны 176-й гвардейский истребительный авиационный Проскуровский орденов Красного Знамени, Александра Невского, Кутузова полк совершил 9450 вылетов на боевое задание, из них на свободную воздушную «охоту» – 4016. Полк, в котором служил Иван Кожедуб, провел 750 воздушных боев, в которых было сбито 389 самолетов противника, множество штурмовок наземных целей; уничтожил десятки паровозов, вагонов, боевой техники, самолетов на аэродромах; нанес большие потери врагу в живой силе. За отличные боевые действия при взятии войсками Красной армии отдельных городов и столиц приказом Верховного Главнокомандующего полк получил двадцать семь благодарностей.

Несмотря на то что война с Германией закончилась, летчики целые дни проводили на летном поле и в тренировочных полетах. Перед ними была поставлена задача: совершенствовать летное мастерство, быть в постоянной боеготовности, крепить воинскую дисциплину и бдительность. И, конечно же, обобщать боевой опыт. К тому же пилоты внимательно следили за военными действиями, развязанными Японией на Тихом океане: мировая война ведь еще не закончилась. Иван Кожедуб в то время часто получал письма от однополчан. К концу войны вырос и счет полка. Например, личный счет Кирилла Евстигнеева – дважды Героя Советского Союза – достиг пятидесяти шести самолетов. За время боев он проявил блестящие командирские способности. Василий Мухин и Павел Брызгалов, боевые друзья Ивана Кожедуба, писали ему, что Кирилл – заместитель командира полка – держится просто, как и раньше, такой же отличный товарищ. Вырос боевой счет и у Амелина, и у Мухина – верного ведомого Кожедуба, и у Брызгалова, сбившего 12 вражеских машин. А вскоре командование направило документы гвардии майора Кожедуба в Краснознаменную Военно-воздушную академию. Так осуществилась его мечта: летчик-ас давно хотел получить высшее военное образование.

Радость победы омрачило личное горе – смерть отца. «Спустя несколько дней после возвращения в полк я зашел на КП перед тренировочным полетом, – вспоминал Иван Никитович в мемуарах. – Мне показалось, что летчики, собравшиеся там, взволнованы и смотрят на меня так, словно что-то случилось, окружили тесным кольцом. Кто-то протянул телеграмму. Тяжкое горе постигло меня: 17 мая не стало отца. Мы оба мечтали о

встрече, и я потерял его, так и не увидев после всех испытаний. Позже из писем родственников я узнал, что отец тяжело болел, но строго-настрого наказал не сообщать мне – не хотел тревожить, отрывать от боевых дел. Не позволил извещать меня о болезни и после победы – не хотел омрачать мне радость. Некоторое облегчение приносила мысль, что отец дожил до Дня Победы».

В начале июня 1945 года Иван Кожедуб, попрощавшись с однополчанами, снова отправился в Москву: он получил вызов для участия в параде Воздушного флота СССР.

По родным местам

Участники воздушного парада готовились к торжеству с полной отдачей сил. На подмосковном аэродроме собрались испытанные боевые летчики, прославленные мастера воздушного боя. Группу, состоявшую только из Героев Советского Союза, возглавлял генерал Юханов. В нее входили представители всех родов авиации. Перед Иваном Кожедубом была поставлена задача возглавить звено Героев Советского Союза в колонне истребителей. Они должны были пройти на максимальной скорости во время воздушного парада. Тренировались на Ла-7 последней серии. В назначенный день все было готово к параду. Но 18 августа 1945 погода была нелетная – шел дождь, и парад не состоялся. Утром того же дня по радио зачитали фамилии летчиков, удостоенных звания Героя Советского Союза, награжденных орденами и медалями. Среди прочих прозвучала и фамилия Ивана Кожедуба: Родина удостоила его третьей медали Золотая Звезда.

«Тот памятный для меня день я провел в семье Героев – в полку, с которым начал свой боевой путь, – писал Иван Никитович в своих воспоминаниях. – Я переходил из объятий в объятия, слышал искренние, задушевные слова. Снова я в кругу испытанных боевых друзей: тут и Василий Мухин, и Павел Брызгалов, Виктор Иванов, Кирилл Евстигнеев, Алексей Амелин, Николай Ольховский, Игорь Середа. Долго в тот вечер мы вспоминали товарищей, отдавших жизнь за победу над гитлеризмом, наших фронтовых учителей, героический путь полка. Говорили и о советских воинах, о закаленных в боях с немецко-фашистскими захватчиками частях и соединениях, которые с начала августа снова вели бои на земле и в воздухе, только теперь на Дальнем Востоке, громя японских агрессоров. Вспоминался мне Яков Филиппов, проходивший у нас стажировку. Теперь он, вероятно, участвует в воздушных боях».

Но нельзя забывать – еще шла война. С 9 августа по 2 сентября в соответствии со взятыми на Ялтинской конференции со стороны СССР обязательствами была проведена военная кампания Вооруженных сил Советского Союза против милитаристской Японии. В наступлении участвовали войска Забайкальского, 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов, силы Тихоокеанского флота и Амурской военной флотилии. Иван Кожедуб, как и все участники будущего парада, каждый день слушал сообщения по радио о боевых действиях на Дальнем Востоке. В ходе тех военных действий потери советской стороны

составили более 36 тысяч человек. 2 сентября 1945 года состоялось подписание акта о безоговорочной капитуляции Японии перед союзными державами – США, Китаем, Великобританией, СССР. Вторая мировая война завершилась. А на следующий день, 3 сентября, на Красной площади в Москве состоялся Парад Победы, в котором принял участие Иван Кожедуб.

Занятия в академии начинались с 1 октября. Получив отпуск перед началом учебного года, Иван решил отправиться в родные края, по пути побывав в Киеве и в авиационном училище, где пять лет назад он стал летчиком-истребителем. В тот раз знаменитый воздушный ас поднялся в небо на пассажирском самолете обычным пассажиром. «Снова передо мной Днепр, – описывал свои ощущения Иван Никитович. – Два года назад летчики 5-й воздушной армии вели ожесточенные бои над днепровскими переправами ниже по течению, в районе Кременчуга. А здесь прикрывали наземные войска летчики 2-й воздушной армии. Много подвигов совершили они в боях за Киев. Тогда отличился и мой боевой друг Александр Куманичкин».

В Киеве Иван посетил могилы генерала армии Николая Ватутина, погибшего весной 1944 года, и военного летчика Петра Нестерова, основоположника высшего пилотажа. После Киева Кожедуб отправился в Чугуев, где начинал службу. Затем, после встречи со старыми товарищами, он вылетел в Уразово, а оттуда – в Шостку, где поклонился братской могиле, в которой покоились останки тех, кто погиб во время оккупации. Среди них – друг семьи Кожедуб, старый партизан Сергей Андрусенко. Брат Ивана Никитовича, Яков, погиб под Сталинградом, а другой брат, Григорий, был замучен в концлагере под Майданеком.

Из Шостки на машине Иван добрался, наконец, до родной Ображеевки. Обнял сестру, племянников, пообщался с односельчанами, которые, конечно же, были наслышаны о его военных подвигах. «В тот день я долго пробыл у могилы родителей. Вспоминал мать, ее заботу о нас, детях, погибших братьев, отца… Вместе с односельчанами иду по улице, направляясь к школе. Моя первая учительница Нина Васильевна спешит навстречу, протягивает мне руки. Все такая же, как прежде, только поседела, и на ее милом лице появилось много морщин. Нина Васильевна припала к моему плечу, улыбаясь сквозь слезы, сказала, что приехала повидаться со мной из соседней деревни, и мы вместе с ней идем к школе», – так трогательно описывал Иван Никитович свою первую побывку на родине после долгих лет войны. Несколько дней он поработал на колхозном гумне, побывал на полях, на лугах у Вспольного, в

березняке у гати – любимом месте отца. Подолгу смотрел на высокий правый берег Десны, туда, где за горой стоит Новгород-Северский. Вечерами разговаривал с односельчанами.

Личная жизнь

Краснознаменная Военно-воздушная академия была основана в 1940 году. Многие ее выпускники за время войны стали прославленными командирами. Теперь, осенью 1945 года, ее слушателями стали испытанные фронтовые летчики, представители разных родов авиации. Среди них двести семьдесят Героев и двадцать два дважды Героя Советского Союза. Перед каждым стояла цель: освоить новую авиационную технику, овладеть командирскими навыками и вернуться в строй, чтобы в мирное время охранять небо родины.

Академический городок раскинулся в живописной местности среди лесов. Аудитории, библиотека, сам распорядок жизни – все располагало к учению. Но поначалу боевые летчики, успешно бившие врага, не могли спокойно сидеть за книгами, изучать теорию, сложную военную науку. Наступила новая эра в авиации – эра реактивных самолетов. Тех самых, с одним из которых Иван Кожедуб столкнулся в небе всего лишь полгода назад. Тогда в советские воинские части уже стали поступать отечественные машины нового типа.

Конец 1946 года внес изменения и в личную жизнь Ивана Кожедуба. Возвращаясь вечером в подмосковное Монино на электричке, Иван встретил десятиклассницу Веронику, которая вскоре стала его женой, верным и терпеливым спутником всей жизни, главным адъютантом и помощником, как сам Иван Никитович ее называл. О личной жизни Кожедуба известно немного, и тому есть объяснение: его подлинной личной жизнью, по утверждению близких, была и оставалась авиация. Но кое-что можно узнать из рассказов сына прославленного летчика, Никиты Ивановича, капитана I ранга запаса. Так стало известно, что первое знакомство в электричке могло стать для обоих молодых людей последним. Веронике молодой офицер сначала не понравился, показался неприглядным из-за невысокого роста и украинского акцента. Но, прохладно расставшись, молодые люди через некоторое время снова встретились в той же электричке. Иван взял инициативу в свои руки и уговорил Веронику пойти с ним на танцы в гарнизонный клуб.

Дело было зимой, под самый Новый год. Кожедуб встретил Веронику в летном реглане, надетом поверх кителя. Пока они шли по территории части к клубу, девушку удивило, что все офицеры, даже старше по званию, отдавали Ивану честь. Думала: что за майор такой, если ему даже полковники честь отдают и вытягиваются по стойке смирно. Дело в том, что отдавать честь и

выполнять команду «Смирно!» перед Героем Советского Союза даже старших по званию чинов обязывали военные правила, учрежденные Иосифом Сталиным (при Хрущеве эти правила были отменены). Но Иван не признавался ей, в чем секрет, пока не зашли в клуб. Когда же он снял реглан, девушка увидела три Звезды Героя, кучу планочек орденов – и потеряла дар речи. После танцев было застолье, где Кожедуб, по сложившейся в части традиции, представил свою избранницу офицерам. Потом рассказывал Веронике, как товарищи подходили к нему и шептали на ухо: «Ну, Иван, выбор одобряю». Новый, 1947 год молодые люди уже встречали вместе. А утром 1 января в поселковом совете Монино их быстро, без свидетелей, расписали.

С тех поры Кожедубы прожили душа в душу почти пятьдесят лет. Правда, Вероника недолюбливала традиционных застолий, которые часто устраивались в доме. По словам сына, мать строго присматривала, чтобы Кожедуб, не дай бог, не выпил лишнего, хотя он и сам прекрасно знал меру. «Никогда я его не видел пьяным, – вспоминает Никита Иванович. – И сколько бы он вечером с друзьями ни принял, утром всегда был как огурчик. Мужик был крепкий. Но иногда наутро после праздника мама на батю бурчала, мол, разошелся ты вчера, хватил лишку. На такие случаи у него была любимая поговорка: «Три танкиста выпили по триста – гордый сокол выпил девятьсот». На этом разбирательства заканчивались».

Возможности у семьи Кожедуб в те годы были достаточно большими, в том числе и финансовые. В конце 1940-х годов, когда они какое-то время жили в Ленинграде, в городе было много комиссионных магазинов, где можно было найти очень редкие и красивые вещи. Обычно накануне какого-нибудь праздника Вероника с подругами устраивала рейд по комиссионкам, а потом говорила мужу, что в таком-то магазине ей понравилось пальто или кофточка. К празднику Иван дарил жене именно эту вещь.

Дома Иван Кожедуб во всех домашних делах полагался на супругу. Она главенствовала в семье и с детьми была построже, чем отец. В быту Иван Никитович был очень мягким человеком. Однажды, когда сына хотели отчислить из Суворовского училища за курение, Кожедуб заступился, поговорил с начальником, а потом спокойно сказал Никите: «Ты, сынок, должен бросить эту гадость!» Кстати, сам Иван Никитович бросал курить огромное количество раз. Как-то они с сыном гуляли на Красной площади, когда Кожедуб перед самой площадью докурил сигарету, растер окурок о брусчатку и зарекся больше не курить. Для него Красная площадь, по словам Никиты Ивановича, была священным местом.

Клятва, которую он дал именно здесь, должна была удержать его от вредной привычки. А жена и старшая дочь уже замучили Кожедуба-старшего уговорами бросить курить. И три года он таки продержался. Интересно, что когда Иван Никитович в очередной раз бросал курить, он докуривал сигарету, а на окурке ставил дату и расписывался. Но такая же процедура могла повториться и завтра, и послезавтра. Вероника вспоминала, что как только Иван приходил с полетов, то сразу же бросал курить. Проходит несколько дней – снова в полет. Как же перед вылетом не покурить, ведь это уже было что-то вроде ритуала. Потом Иван Никитович стал собирать эти подписанные окурки. Со временем их набралась большая коробка из-под обуви, которая хранилась в доме достаточно долго. Иногда Кожедуб перебирал эти памятные окурки, смотрел на дату, вспоминал, что было в этот день. Бывало, самые большие окурки закуривал повторно, а потом снова ставил на них еще одну дату и роспись.

Снова в бою

Тяжело в учении

Однако вернемся к армейским страницам биографии Ивана Кожедуба. Учеба в академии была напряженной, курсанты изучали теорию, а затем прошли стажировку на поршневых самолетах. Но Кожедубу хотелось скорее освоить реактивный, особенно после воздушного парада в День Воздушного флота в августе 1947 года в Тушино. Этот парад произвел на Ивана Никитовича незабываемое впечатление: в тот день советские летчики первые в мире показали мастерство высшего пилотажа на реактивных самолетах. Весной 1948 года он, наконец, и сам приступил к полетам на реактивном истребителе, сначала – с инструктором. «Ощущение необычное, – вспоминал Кожедуб. – Кабина герметизирована, исподнизу раздается свист, скорость набирается быстро, обзор хороший, не видно мелькающих лопастей винта. Впереди – необозримый простор. Стремительно несешься, и тебя охватывает чувство гордости за нашу технику: то, что еще недавно казалось недосягаемым, достигнуто». И вот первый самостоятельный полет. Во время посадки у самолета отказали тормоза. Только благодаря приобретенным в боях навыкам быстро принимать решение Кожедуб реагирует мгновенно: «Доворачиваю самолет на грунт; он продолжает двигаться к лесу. Применяю ряд мер, и у самой опушки мне удается его остановить. Все кончается благополучно. Неполадки во время приземления не омрачили радость, которую я испытывал от одного сознания, что выполнил полет на реактивном самолете».

По окончании академии Иван Кожедуб вернулся в строй. Теперь он – заместитель командира авиасоединения Павла Чупикова. Этот испытанный боевой командир и отличный летчик в числе первых освоил реактивный самолет. Когда Иван Никитович прибыл в его распоряжение, на аэродроме шла напряженная учеба. Осваивались самолеты нового типа, проводились полеты в сложных метеорологических условиях. На аэродроме Кожедуб пропадал день и ночь. Командуя, заодно учился у опытных летчиков, уже овладевших новым МиГ-15 конструкторов А. И. Микояна и М. И. Гуревича. Реактивная техника требовала хороших теоретических знаний, еще более тщательной подготовки и обеспечения полетов.

Осенью Павел Чупиков выпустил Кожедуба в воздух на МиГ-15. «Могучий самолет послушен моей воле: летаю много, днем и ночью, – писал Иван Никитович. – В сложных полетах летчика подстерегало явление иллюзий. Состояние это наступало

внезапно, как потеря сознания при кислородном голодании. Например, вдруг начинало казаться, что летишь на боку с креном в 90 градусов. Как каждому летчику-истребителю, мне уже были знакомы явления иллюзий: они возникали и во время боевых вылетов, когда внезапно я попадал в сложные погодные условия». Но если раньше, когда скорости были меньше, Кожедуб в опасных ситуациях успевал выхватить машину почти у самой земли, то теперь на помощь приходили средства радиотехники и электроники. Иногда ощущения летчика в полете шли вразрез с показаниями приборов. И в этом случае верить надо было только приборам. Ведь если летчик не заставит себя им поверить, то можно с уверенностью сказать: его ждет неминуемая гибель. Это Иван Никитович усвоил для себя очень четко. Кроме того, реактивный самолет был более требователен к волевым качествам пилота. Иван Никитович понимал: самое незначительное проявление расхлябанности, недисциплинированности на земле, при подготовке к полету, в воздухе может привести к тяжелым последствиям. Получать и теоретические и практические знания было нелегко. Затрачивалось много труда, энергии, нужны были терпение, выдержка и физическая выносливость. Постепенно вырабатывалось умение в новой для бывших фронтовиков обстановке во время тренировочных полетов принимать правильные решения. Но даром это не давалось. Было трудно, случались и неудачи, но они заставляли истребителей еще энергичнее, еще упорнее овладевать новой техникой.

Как и многим другим, Ивану Кожедубу в конце 1940-х годов было присвоено звание военного летчика первого класса. Вспоминая те годы, заполненные учебой, Иван Никитович писал: «Выражение «романтика будней» как нельзя больше подходит к повседневной жизни авиаторов. Каждый день, каждый тренировочный вылет, когда летишь один на сверхзвуковом самолете в околоземном пространстве, а подчас все то, что пережил, что увидел летчик за секунды полета, может стать темой целого повествования. Приключенческого, психологического, романтического – какого хотите! У каждого представителя любого рода авиации есть что вспомнить, что рассказать о товарищах и о себе, о наших мирных буднях».

В академии Кожедуб приобрел еще одну летную профессию. На фронте истребители мечтали о летательных безаэродромных аппаратах, которые отрывались бы от земли вертикально, садились на любую площадку. И вот мечта осуществилась: появились первые отечественные вертолеты. Кожедуб решил научиться ими управлять. Под руководством старшего инспектора

подполковника Артюшенко он терпеливо изучал теорию, а затем приступил к полетам. Это искусство боевому летчику далось не сразу, хотя он думал: взлетит, как только сядет в кабину вертолета. Трудно было удержать «бабочку» в воздухе и особенно приземлиться – точно, без смещения. Чтобы оторваться от земли, а затем чтобы удержать вертолет на определенном расстоянии от поверхности, Кожедуб так сильно сжимал ручку управления, что потом даже болела рука. Но когда он научился расслаблять руку в процессе управления, то быстро овладел Ми-4, вертолетом конструкции М. Л. Миля. Позже умение управлять вертолетом Ивану Никитовичу очень пригодилось. Во время работы в составе так называемой паводковой комиссии ему пришлось вылетать на вертолете на разведку в районы ледяных заторов, оказывать помощь населению, вызволять терпящих бедствие рыбаков, даже бомбить с вертолета лед. Но это будет позже. Пока же Ивана Кожедуба ждала новая война.

Ситуация в Корее

К началу 1950-х годов усилился конфликт между СССР и США в борьбе за влияние в Азии. Напомним: в 1945 году из Азии были изгнаны японские войска, «прославившиеся» своей жестокостью на весь мир. Советские войска, вступившие через три месяца после капитуляции Германии в войну с Японией по заключенному с союзниками договору, в стремительном марш-броске зашли в тыл и вынудили сдаться миллионную Квантунскую армию, тем самым закончив долгую оккупацию Китая и Кореи. Вторая мировая война подходила к концу. Всем было ясно, что вопрос капитуляции Японии – дело нескольких недель. Но на рассвете 6 августа 1945 года из японского неба в районе Хиросимы исчезли все американские самолеты, за исключением одного высотного разведчика. В 10 часов утра с одного из аэродромов взлетел бомбардировщик В-29 «Энола Гэй». К полудню этот самолет появился над Хиросимой и, сбросив единственную бомбу, быстро стал уходить… Ядерный взрыв стер с лица земли этот город, та же участь постигла через три дня Нагасаки.

Бомбардировки Японии были для Америки делом стратегической важности. В условиях сложившейся обстановки СССР имел самую большую и обороноспособную армию в мире и составлял большую угрозу странам Запада. Поэтому взрывы в Японии рассматривались как начало «атомного шантажа США». Американцы очень рассчитывали на эту демонстрацию силы как на веский аргумент в свою пользу при разделе сфер влияния. Однако скоро оказалось, что бомбардировки Японии стали, скорее, стратегической ошибкой США. Переоценив свои силы, Америка дорого заплатила за ошибки, сначала в Корее, затем во Вьетнаме. Сброс бомб на японские города породил недоверие и подозрительность мира к «счастливому послевоенному обществу по-американски». В дальнейшем политический конфликт между двумя странами-победительницами развивался по нарастающей.

Советский Союз, допустив США в Корею, справедливо считал, что американцы в свою очередь выделят СССР зону оккупации в Японии. В Кремле понимали, что Япония долгие годы будет служить Вашингтону в роли «непотопляемого авианосца». Но без континентальной Азии США в случае войны не добьются многого. Поэтому, по мнению Сталина, присутствие США в Корее было возможным только при условии наличия советских баз в Японии. Однако американцы уже имели твердые позиции в Стране восходящего солнца и не собирались ни с кем делиться. Быстро

закрепившись в Южной Корее, они в короткие сроки образовали там демократическое государство с президентом Ли Сын Маном, проводившим, естественно, проамериканскую политику. Ли Сын Ман ясно понимал, что его политическая карьера без США невозможна. Поэтому он во всем подчинялся Вашингтону, который, в свою очередь, видел Корею зоной влияния США, свободную от советского присутствия. В апреле 1950 года Гарри Трумэн, считая, что ядерного оружия уже достаточно для поддержания национальной безопасности, принимает решение об ужесточении политики по отношению к Советскому Союзу.

Параллельно с этим развивалось понятие «тотальной дипломатии». Ее целями считалось уничтожение коммунистических и национально-освободительных движений в мире, в рамках этих задач Белый дом опирался на НАТО, ремилитаризацию ФРГ, постоянные валютные вливания в страны, где сильны были национально-освободительные устремления. Однако призыв к борьбе с мировым коммунизмом пошел не так, как планировали в Вашингтоне: страны третьего мира уже были достаточно заражены коммунистическими идеями, а Советский Союз когда тайно, а когда и открыто поддерживал революционное движение. В результате американский лидер пришел к выводу: именно Корея на данный момент может стать отличной ареной для схватки, пробой сил в борьбе двух систем. Трумэн, несомненно, думал и о худшем раскладе в Корее, а это включало многогранный спектр проблем: ядерная и бактериологическая войны, химические бомбардировки. Но США нужен был форпост в Корее для дальнейшей экспансии на востоке, поэтому в конце 1949 года стали рассматриваться и возможные операции в будущей восточной войне.

1950 год начался в Корее с очередного военного конфликта на границе. К этим столкновениям уже давно привыкли, они продолжались уже несколько лет и были своеобразной пробой сил. Лидеры Юга и Севера Кореи считали, что война – это единственный способ воссоединения страны. В тот год конфликт развивался очень быстро, это дало почву для размышлений Ким Ир Сену, который в июне 1950 года принял решение о мобилизации. 25 июня 1950 года, через несколько дней после этого приказа, командующий ВВС США Ванденберг получил директиву. Ее смысл сводился к следующему: если СССР начнет концентрацию войск на границе с Кореей и если эти войска перейдут на территорию КНДР, то Ванденберг обязуется нанести удар по базам СССР в Сибири, по авианосным соединениям. США, долго готовившиеся к этой войне, перебросили в Южную Корею 24-ю пехотную дивизию и части 7-го флота США. Но даже вкупе с

армией Южной Кореи американские войска не смогли, к удивлению всего мира, противостоять голодным, недоукомплектованным дивизиям КНДР. Эти формирования были буквально сметены, американская дивизия была окружена, уничтожена, а ее остатки вместе с командованием были взяты в плен.

Ровно через месяц после начала войны СССР выразил протест в ООН по поводу действий США и ряда стран, как вмешивающихся во внутренние дела Кореи, но американцы добились узаконивания военного присутствия в этой стране. Войска были названы «миротворческими», а к США присоединились и послали свои войска Турция, Великобритания, Канада, Новая Зеландия и Австралия. По одному батальону прислали Франция, Бельгия, Голландия, Греция, Таиланд, Филиппины и Колумбия. Эти силы, высадившиеся в Ичхоне, зашли в тыл к северянам и нанесли мощный ответный удар, который заставил их отступить через горные массивы на север. В СССР на стол Сталина был положен доклад специалистов, из которого следовало, что война принимает крайне неясный временной промежуток. Далее отмечалось, что это будет способствовать нестабильности на северо-востоке Азии. Сталин отправил послание Ким Ир Сену, в котором заявил, что СССР готов оказать любую военную помощь КНДР. В ответ лидер КНДР выразил благодарность и готовность принять такую помощь. В это время войска под командованием генерала Макартура вели большое наступление на территории всего Пуссанского полуострова, на этот готовый плацдарм была переброшена 8-я американская армия генерала Уолкера, в сентябре 1950 года эти формирования заняли Сеул. Война подошла вплотную к границам Китая и СССР. Медлить Сталин больше не мог: Северная Корея начала получать советскую военную помощь. СССР неофициально вступил в войну. Так осенью 1950 года в Монголию был переправлен 361-й истребительный полк Ивана Кожедуба.

Засекреченные сражения

По понятным причинам о своем участии в той войне Иван Кожедуб рассказывать не имел права. Вот что говорил по этому поводу Никита Иванович Кожедуб: «Я этот секрет разгадывал долгие годы, но кое-что все же осталось неясным. О боевых заслугах отца в Корейской войне я узнал только лет в пятнадцать. Стало интересно: о Великой Отечественной говорят все, а о Корее – никто. И как-то я спросил об этом батю. А он, лукаво улыбаясь, ответил: «Не расскажу, пока не разрешат». На этом наш разговор о Корее закончился. После этого он так никогда и словом не обмолвился, хотя отношения у нас были очень доверительные. Но вот в начале 1990 года отцу из Кореи пришло приглашение посетить страну для участия во встрече советских и китайских боевых летчиков, воевавших в небе Кореи. Помню, батяня очень обрадовался, так как за все годы ни разу не был в тех местах, не встречал корейских и китайских однополчан. Но из-за проволочек в министерствах выезд затянулся на несколько месяцев и был перенесен на 1991 год». О боевых заслугах Ивана Кожедуба в Корее рассказывали впоследствии несколько человек. Однако подтвердить или опровергнуть эти данные Никита Ивановича не смог.

А было вот что. Для противостояния ВВС США Сталин направил в Корею через Монголию и Китай новейшие реактивные самолеты МиГ-15Ф, оснащенные пушками, расположенными на носу. Этот истребитель был грозным соперником, превосходящим западные машины этого класса. Американские ВВС, вооруженные истребителями F-84 «Тандерфлайр» и F-9F «Пантера», не могли составить ему большой конкуренции в силу малых скоростей и худшей аэродинамики. Паритет в воздухе установился лишь в 1951 году, когда у американцев появились самолеты F-86 «Сейбр», хотя и они уступали МиГу в скорости и вооружении. По последним данным, на 4000 сбитых американских самолетов приходилось примерно 530 сбитых МиГ-15 и Ла-11, то есть три с половиной к одному. Все победы советских летчиков были одержаны под непосредственным командованием полковника Ивана Кожедуба. Он сам рвался в небо, но, по непроверенным данным, был приказ лично Сталина: «Кожедубом не рисковать!»

Первый бой советские истребители дали 2 апреля 1951 года. Авиационное звено пошло на перехват реактивного разведчика B-45. Звено подняли слишком поздно, и летчики увидели группу противника в составе разведчика B-45 и восьми самолетов F-86 «Сейбр», идущую на встречно-пересекающихся курсах на 1000–

1500 метров выше их. Но, несмотря на то что советские истребители находились в невыгодном положении, было принято решение атаковать американцев. Ведущему второй пары истребителей капитану Лазутину удалось занять удобное положение в пятистах метрах снизу и сзади разведчика. Правда, атака по разведчику не получилась, летчик, увидев противника, увеличил скорость и увел самолет. В схватку вступили «сейбры». Бой был ожесточенным, однако ни одна сторона потерь не понесла. Прекратив атаку, F-86 ушли за разведчиком. Советские летчики преследовали их до береговой черты, за которую им запрещалось заходить, после чего вернулись на базу и доложили о схватке Кожедубу.

12 апреля поступила команда: всем быть готовыми ко взлету. Один за другим МиГи начали выруливать на взлетную полосу. Взлетела первая эскадрилья, затем вторая, потом третья. Вслед за полком, который возглавлял подполковник Вишняков, поднялся в воздух и полк подполковника Пепеляева. Это был первый случай, когда Иван Кожедуб поднял в воздух все боеспособные самолеты подчиненной ему дивизии. На земле осталась только дежурная пара. Позже Иван Никитович рассказывал, что в тот день с радиолокационных станций поступило сообщение об обнаружении большой группы самолетов противника, направлявшихся в сторону аэродрома. Он обратил внимание, что скорость полета этой группы была небольшой – около 500 км/час. Ориентируясь на скорость, которая у истребителей составляет обычно 700–800 км/час, он понял, что летит большая группа бомбардировщиков. И поэтому решил, что для отражения этого массированного налета необходимо поднять в воздух все истребители дивизии. Решение было рискованным, но, как оказалось, совершенно правильным.

В тот день советские истребители в корейском небе встретились со знаменитыми американскими «летающими крепостями» B-29. Каждая такая машина могла взять на борт 30 тонн бомб, имела на вооружении восемь крупнокалиберных пулеметов. Бомбардировщики летели ромбами из четырех звеньев по три самолета, всего 12 самолетов в группе. Затем шли еще 3 «ромба». За ними сзади на 2–3 км и чуть выше летели десятки истребителей, целая туча серо-зеленых машин. Группа прикрытия советской авиации должна была сковать истребителей противника и, связав их боем, отвлечь от защиты своих бомбардировщиков. Когда началась атака, американцы от неожиданности, не понимая, кто их атакует и какими силами, опешили. Но это продолжалось недолго: они приняли бой. Однако советские истребители применяли в бою методику,

разработанную на практике и закрепленную в теории Иваном Кожедубом, их командиром. МиГи быстро добились преимущества в воздухе и расстреливали «летающие крепости» со всех сторон. У одной отвалилось крыло, и машина развалилась прямо в воздухе. Из горящих бомбардировщиков выпрыгивали экипажи, десятки парашютов висели в воздухе, словно это было во время выброса воздушного десанта. А бой только набирал обороты. МиГи почти беспрепятственно сблизились с ведомыми бомбардировщиками первого звена и с дистанции примерно 600 метров открыли огонь из всех трех пушек по крайнему бомбардировщику. Разрывы снарядов накрыли самолет. Поскольку это были снаряды фугасного действия, то их взрывы приводили к большим разрушениям. Особенно огромными, по несколько квадратных метров, были дыры в плоскостях от снарядов 37-миллиметровых пушек.

Тогда были взяты в плен около 100 американских летчиков. После боя почти в каждом МиГе нашли пробоины, но больших повреждений не было, в кабину ни одна пуля не попала. Этот день американцы назвали «черным вторником» и потом несколько месяцев не летали. Попробовав сделать еще один налет, они потеряли теперь уже 16 самолетов и прекратили попытки тягаться с истребителями Кожедуба. Всего же за три года войны в Корее было сбито 170 бомбардировщиков B-29. Американцы потеряли основные силы своей стратегической авиации, находившиеся на Юго-восточном театре военных действий. Днем они больше не летали, только ночью одиночными самолетами. Но их били и ночью. Руководители ВВС США еще долго не могли прийти в себя от того, что их бомбардировщики, которые считались самыми мощными, самыми неуязвимыми, оказались беззащитными перед советскими истребителями. А Иван Кожедуб после первых боев предложил называть «летающие крепости» «летающими сараями» – так быстро они загорались и ярко горели…

Мирное время

Герой берется за перо

Хотя полковнику Кожедубу и другим участникам корейской войны по возвращении в Союз было запрещено касаться этой темы, сам СССР, не участвовавший в войне официально, по ее окончании все же укрепил свою репутацию военной супердержавы. Многие развивающиеся страны именно после Кореи начали тяготеть к советскому протекторату. В историю эта война вошла как малоизвестная. Она ознаменовала собой первый крупный конфликт между великими державами после Второй мировой и первое столкновение на фронтах развернувшейся «холодной войны». В истории же советских ВВС это была одна из ярчайших страниц боевого применения реактивной авиации. Иван Кожедуб, который совершал на той войне лишь тренировочные полеты, тем не менее однажды чуть не погиб. Зимой 1951 года полковник едва не был отравлен поваром: Южная Корея вела войну разными методами. Во время своей секретной командировки Иван Никитович не только осуществлял оперативное руководство дивизией, но и принимал активное участие в организации, подготовке и перевооружении ВВС КНДР.

А вот в воспоминаниях Ивана Кожедуба этим событиям места по понятным причинам не нашлось. Правда, когда легендарный летчик-истребитель, которому не было еще и тридцати, впервые сел за письменный стол, чтобы поделиться свежими воспоминаниями о фронтовых буднях, события в Корее только начинали развиваться – шел 1949 год. Именно в этом году вышла из печати первая книга мемуаров Ивана Кожедуба – «Служу Родине». Но когда через четырнадцать лет он написал «Праздник Победы» (1963), а еще через шесть лет – «Верность Отчизне» (1969), главы о «корейской командировке» туда все равно включены не были. Казалось бы, летчики под руководством Кожедуба действительно показали американским асам, а заодно и всему миру, высочайший уровень подготовки. Советским ВВС, таким образом, было чем гордиться, и кому, как не прославленному летчику Кожедубу, следовало рассказать в своих мемуарах о тех победах. Но оказалось, что в Корее все складывалось далеко не так гладко. Процесс возвращения первой смены наших летчиков из Азии растянулся на несколько месяцев. В это время воевать стала вторая смена, причем очень неудачно – буквально за два-три месяца она была разбита. А слухи опережали события. И когда первые летчики-герои вернулись в Союз, здесь уже сложилось мнение, что в Корее они воюют неудачно. Это стало еще одной причиной, по которой тему

участия советских ВВС в корейской войне не рекомендовалось поднимать.

Иван Кожедуб оказался хорошим рассказчиком. Никита Иванович вспоминал, как в кругу семьи, за чаем, отец что-то рассказывал о войне. После очередной захватывающей истории о неравном бое Вероника, всегда с содроганием отправлявшая мужа на полеты, спросила: «И не страшно тебе было бросаться в гущу немцев?» На что Иван Никитович смеясь ответил: «Молодой был, оттого и лихачил. Сейчас бы ни за что такого не сделал. Страшно все-таки!» Этот страх отчасти описан в воспоминаниях Кожедуба, особенно – в сценах боев, которые выписаны очень тщательно и подробно, словно рассказчик вычерчивал очередную схему или проводил разбор полетов. Только страх в мемуарах – особого рода. Страха за собственную жизнь нет, вместо этого – страх совершить ошибку, которая может привести к гибели товарищей. И еще – ужас военных лет, особенно ощутимый, когда речь заходит о первых днях и месяцах войны. Еще в описаниях боев и побед заметна некая отстраненность: война в мемуарах Ивана Кожедуба показана тяжелой мужской работой, без выпячивания на первый план своих личных заслуг. Кого он действительно недолюбливал, так это «героев», которые с каждым годом приписывали себе новые заслуги. Он никогда вслух не произносил их имен, только приговаривал: «Любят тут некоторые хвастуны себе лишние самолеты приписывать».

Не все драматические эпизоды, особенно из послевоенной жизни, вошли в книги Ивана Кожедуба. Трагические случаи, происходящие в мирное время, он считал результатом чьего-то головотяпства, потому не считал нужным говорить и писать об этом. Однажды, например, после возвращения из Кореи, во время службы в авиачасти Ленинградского военного округа, Кожедуб совершал ночной испытательный полет на новом истребителе. Когда уже стал совершать маневр для посадки, в машине заглох двигатель, отказали приборы, и самолет начал терять скорость. В той ситуации это было равноценно смерти, ведь машина в таком положении практически неуправляема. Только благодаря мастерству и профессионализму, управляя закрылками и горизонтальным рулем, он смог посадить самолет. Этот день Иван Никитович считал своим вторым днем рождения.

При разборе случившегося комиссия нашла заводской брак в двигателе. Тогда многих на предприятии сняли с должностей. А через какое-то время семья Кожедуб переехала в Москву и поселилась в доме на улице Сивцев Вражек. Из окон их квартиры виднелось здание завода, на котором был изготовлен тот самый злополучный двигатель. По воспоминаниям сына, Кожедуб

частенько подходил к окну, всматривался в заводские корпуса и грозил в том направлении кулаком, прибавляя крепкое словцо. Он вообще любил ввернуть ругательство, даже в мемуарах. Их редактировала старшая дочь. Когда речь шла о боях, победах и потерях, чуть ли не в каждом предложении Кожедуб из-за нахлынувших эмоций употреблял обороты ненормативной лексики. Так что работы редакторам хватало.

Маэстро Титаренко и другие «старики»

Война в Корее оказалась последней в жизни легендарного летчика. Иван Кожедуб не сделал блестящей карьеры «чиновника от армии» или «бюрократа авиации». Безупречный боец, летчик и командир, убежденный бессребреник, он не обладал «вельможными» качествами. Не умел и не считал нужным льстить, интриговать, его не прельщало восхождение по военно-чиновничьей лестнице. Он был практиком. В 1952 году 326-я истребительно-авиационная дивизия была передана в систему ПВО и переведена под Калугу. Иван Никитович с энтузиазмом взялся за новое для себя мирное дело обустройства личного состава дивизии. За короткий срок были получены и смонтированы 150 домиков для жилья, оборудованы и расширены аэродром, военный городок. Неустроенным оставался быт… самого командира, ставшего летом 1953 года генерал-майором. Его семья ютилась то во времянке на аэродроме, то вместе с десятком других семей в «караван-сарае» – на старой даче. Через год Кожедуб был направлен на учебу в академию Генштаба. Часть курса прошел экстерном, так как по служебным обстоятельствам задержался с началом занятий. После окончания академии в 1956 году он был назначен первым заместителем начальника Управления по боевой подготовке ВВС страны.

Судьбу Кожедуба мог изменить министр обороны Георгий Жуков. После того, как Иван Никитович окончил академию, маршал предложил ему очень высокую должность начальника боевой подготовки ВВС Союза. Георгий Константинович давно знал Кожедуба, ценил его опыт и умение работать с людьми, поэтому и предложил такой пост. Но пока Иван Никитович размышлял, Жуков попал в опалу, и пост получил другой человек. Кожедуба отправили в Ленинградский округ заместителем командира дивизии. С мая 1958 по 1964 год он был первым заместителем командующего ВВС Ленинградского, а затем Московского военных округов. До 1970 года Кожедуб регулярно летал на истребителях, освоил десятки типов самолетов и вертолетов. Последние полеты он совершил на МиГ-23. Части, которыми руководил, всегда отличались низким уровнем аварийности, и сам он как летчик не имел аварий, хотя «нештатные ситуации», конечно, случались. Так, в 1966 году, во время полета на малой высоте, МиГ-21 Кожедуба столкнулся со стаей грачей. Одна из птиц попала в воздухозаборник и повредила двигатель. Для посадки машины потребовалось все его летное мастерство.

В конце марта 1965 года Краснознаменная Военно-воздушная академия праздновала свое 25-летие. На торжественном вечере, куда был приглашен в числе многих Иван Кожедуб, состоялась встреча боевых друзей, среди которых был и дважды Герой Советского Союза В. И. Попков, тоже окончивший, как и Кожедуб, Чугуевское авиаучилище. Позже боевой товарищ Ивана Никитовича станет прототипом Кузнечика в фильме «В бой идут одни ”старики”», «звездной» роли киевского актера Сергея Иванова. Тогда же произошла еще одна, очень важная для Кожедуба встреча – с космонавтами, совершившими в марте исторический полет на «Восходе-2», Павлом Беляевым и Алексеем Леоновым. «Приятно было нам с Виталием Попковым пожать руку еще одному славному воспитаннику бывшего Чугуевского авиаучилища, первому человеку, вышедшему из космического корабля во Вселенную, – писал Иван Никитович. – Авиация – колыбель космонавтики! В годы войны летчики-истребители, окончившие Чугуевское училище, доказывали в воздухе преимущество нашей техники, наших морально-боевых и физических качеств. Теперь его воспитанники доказывают это в мирных полетах и в мирном освоении космоса!» В те годы Кожедуб часто заходил поприветствовать свой старый боевой самолет Ла-7 под номером 27, ставший музейным экспонатом. Однажды ему непреодолимо захотелось посидеть в его кабине. Когда Иван Никитович, по всем правилам, с левой стороны, взялся за борт и встал на крыло, то, осмотрев кабину, он убедился: по сравнению с кабиной современного самолета она очень маленькая.

В 1966 году Кожедуб становится руководителем Советской федерации воздушного спорта. И только в 1971 году он занял должность, которую Жуков предлагал ему в свое время. На таком высоком посту Кожедуб иногда позволял себе вспомнить бурную молодость. «Помню, летели мы из Ленинграда на юг, кажется, в Евпаторию, на Ил-14, – рассказывает Никита Кожедуб. – Кроме нас в салоне были и другие военные с семьями. Сидели, разговаривали, в картишки перекидывались. И тут батя куда-то ушел. Вдруг через какое-то время самолет начало бросать из стороны в сторону. Оказалось, отец попросил пилотов порулить. Так же он однажды «рулил» Ту-154. Помню, как он вышел из кабины довольный, улыбнулся и сказал: ”Да, хорошая машина. Но тяжелая”». С летной работы Иван Никитович ушел сам и сразу. Как только Кожедуб стал начальником боевой подготовки ВВС, он перестал летать и вдруг начал болеть. У него случился инфаркт, беспокоили ноги. Его главным увлечением того периода жизни стала рыбалка, особенно – морская. Ловил спиннингом на блесну,

это был его конек. Как-то под Скадовском вытащил небольшую, длиной сантиметров пятьдесят, черноморскую акулу. А однажды поймал морского ежа, покрытого острыми ядовитыми колючками. Но это из разряда экзотики, а вообще-то Иван Никитович любил ловить ставриду. Потом вечером с удовольствием ужинал ею. Любую другую рыбешку мог раздать, а вот ставриду всегда просил приготовить. Рыбаком герой войны оказался заядлым: где бы ни был, старался найти озерцо или речушку, чтобы порыбачить. Мог просидеть с удочкой целый день. У него, как и у других офицеров, был так называемый «тревожный» чемоданчик. Там хранились бритвенные принадлежности, сменное белье, кое-какая одежда – все то, что поднятый по тревоге офицер должен иметь при себе дня на три-четыре. Но у Ивана Никитовича, кроме всего прочего, в чемоданчике лежал набор блесен.

Знаменитому летчику очень хотелось, чтобы сын Никита пошел по его стопам. Но медкомиссия не допустила его к сдаче экзаменов в авиационное училище из-за зрения. Сын чувствовал, что отец расстроен, но все держит в себе. Успокоился он только тогда, когда узнал, что Никита поступил учиться на подводника. «Помню, как мы с отцом посещали разные авиационные праздники. Он тогда уже не летал. Вы бы видели, с какой завистью он смотрел на молодых пилотов. Как у него горели глаза, когда какой-нибудь новенький МиГ крутил фигуры высшего пилотажа. Как ему тогда хотелось хоть разок еще взлететь!» – вспоминал Никита Иванович.

В начале нашей книги мы уже упоминали о фильме Леонида Быкова «В бой идут одни ”старики”». Сегодня мало кто знает, а точнее – мало кто помнит, что фильм этом состоялся во многом благодаря Ивану Кожедубу и Виталию Попкову. Это Иван Никитович в 1973 году подсказал создателям имена и фамилии главных героев, своих боевых товарищей, память которых хотел почтить. В ходе работы над сценарием Леониду Быкову и его соавторам Евгению Оноприенко и Александру Сацкому довелось поговорить со многими летчиками-фронтовиками, среди которых были и трижды Герои Советского Союза Кожедуб и Покрышкин. Так появилась в фильме фамилия маэстро – Титаренко, которая очень полюбилась Леониду Быкову. Это память о Дмитрии Титоренко – легендарном летчике, ведомом Ивана Кожедуба, с которым они на пару уничтожили в 1945-м немецкого аса Курта Ланге. Гвардии майор Титоренко был от первого до последнего дня войны на фронте, в составе 176-го гвардейского истребительного полка. Именно он открыл боевой счет полка, за что и был награжден орденом Красного Знамени еще в начале июля 1941 года, в первом сталинском указе, когда награды

получали единицы, самые из самых. Быков изменил только одну букву в фамилии и имя, сделав Титаренко Алексеем. Так же появился в фильме и летчик Вано – в память о фронтовом друге Кожедуба отважном грузинском парне Вано Габуния, погибшем при таране немецкого истребителя…

Огромного труда стоило Быкову утвердить на роль авиамеханика Макарыча комедийного актера Алексея Смирнова. Цензоры пошли на попятную лишь после того, как Быков рассказал им, что актер с «глупым лицом» – настоящий герой Великой Отечественной. В то время как актеры-летчики на экране гордо звенят реквизитными бутафорскими наградами, лейтенант в отставке Смирнов мог надеть свои заслуженные ордена Славы II и III степени, Красной Звезды и медали «За отвагу», «За боевые заслуги». Но весь фильм полюбившийся зрителям Макарыч так и проходил в неказистом черном комбинезоне. А когда над фильмом нависли тучи и его хотели закрыть с формулировкой «за безыдейность», за него заступились боевые летчики, Герои Советского Союза, орденоносцы и авторитетные люди, включая Ивана Кожедуба и Александра Покрышкина. За «Стариков» подал свой высокий голос член ЦК КПСС, главнокомандующий ВВС, главный маршал авиации Герой Советского Союза Павел Кутахов. Лично ходил на прием к министру культуры Украины легендарный прототип Кузнечика – дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Виталий Попков. Черту под всякими сомнениями и кривотолками подвел VII Всесоюзный кинофестиваль, где картину Быкова ожидал настоящий триумф – две первые премии за лучший фильм и исполнение мужской роли плюс специальный приз от Министерства обороны СССР. Последние голоса самых упорных критиков затихли после того, как фильм о летчиках, вышедший 12 августа 1974 года на широкий экран, до конца года посмотрело 40 миллионов кинозрителей.

В 1978 году Ивана Кожедуба перевели в группу генеральных инспекторов Министерства обороны СССР. В начале 1980-х годов ему пришло приглашение из американского общества «Старые орлы». Эта организация объединяла асов, участвовавших в различных войнах. Кожедуб ездил в США и встречался с американскими пилотами, с которыми, наверное, воевал в Корее. А вот встретиться с немецкими «орлами» не довелось – в последний момент высшее военное руководство СССР сочло такую встречу нецелесообразной.

В 1985 году Ивану Никитовичу Кожедубу было присвоено звание маршала авиации. Все это время он вел огромную общественную работу. Депутат Верховного Совета СССР,

председатель или президент десятков различных обществ, комитетов и федераций, он был прост и честен как с первыми лицами государства, так и с какими-нибудь провинциальными правдоискателями. Много сил забирали сотни встреч и поездок, тысячи выступлений, интервью, автографов… Последние годы жизни Иван Никитович тяжело болел: сказывались напряжение военных лет и нелегкая служба в мирные годы. Он умер у себя на даче от сердечного приступа 8 августа 1991 года, не дожив всего двух недель до развала Советского Союза, частью воинской славы которого был он сам…

Память

Похоронен знаменитый летчик в Москве, на Новодевичьем кладбище. Бронзовый бюст Ивана Кожедуба установлен на родине, в селе Ображеевка Сумской области. В Ображеевке есть сельский музей, основная экспозиция которого посвящена Ивану Кожедубу. Сюда вот уже много лет возят школьников, и они могут увидеть колыбель, в которой качали будущего непобедимого летчика, его одежду, обувь, книги, другие личные вещи, фотографии с подписями.

Не забывают о Кожедубе и в Шостке, где он жил и учился после смерти мамы. Многие приходят в Шосткинский музей, интересуются, какими экспонатами пополнилась его экспозиция. Некоторые посетители приносят интересные фотодокументы, картины, которые, по их словам, написаны Иваном Никитовичем в его студенческие годы. Особенно ценный экспонат – патефон, принадлежавший Вере Юрьевне Евдокименко.

Самолет Ивана Кожедуба Ла-7 (бортовой № 27) экспонируется в музее ВВС в Монино (Подмосковье). Именем Ивана Кожедуба назван парк в городе Сумы. 2 сентября 2004 года, в День освобождения Сум от немецкой оккупации, у входа в городской парк был заложен гранитный камень в знак начала возведения памятника. Как пообещал тогдашний мэр Сум Владимир Омельченко, не пройдет и девяти месяцев, как здесь будет стоять памятник трижды Герою Советского Союза Ивану Никитовичу Кожедубу. Кроме того, мэр пообещал поддержать идею одного из ветеранов и содействовать перенесению самолета, на котором летал Иван Кожедуб, из музея авиации в Сумы. Ветеран и журналист Владимир Пьянков сказал, что именно к этому памятнику будут в будущем приходить молодожены, дети и старики. Место установки будущего памятника освятил владыка Сумской и Ахтырский Иов и совместно с другими священнослужителями помолился о том, чтобы памятник Ивану Кожедубу стоял на этом месте, как и пообещали власти, к 9 мая 2005 года. Не обошлось без досадной ошибки – на стенде вместо «Івану Микитовичу Кожедубу» было написано «Івану Микитичу Кожедубу», на что сразу же обратили внимание бдительные ветераны. Идея создания монумента принадлежит скульптору Олегу Прокопчуку и его творческой группе. Его возведение было включено в программу празднования 350-летия Сум. Как и было обещано, памятник герою-летчику открылся в 2005 году. На церемонии открытия присутствовали ветераны войны, знавшие Ивана Кожедуба лично.

Имя Кожедуба носит Харьковский университет воздушных сил Министерства обороны Украины. Это учебное заведение было создано в соответствии с Постановлением Кабинета министров Украины от 10 сентября 2003 года на базе Харьковского военного университета и Харьковского института Военно-воздушных сил имени Ивана Кожедуба. Университет активно сотрудничает с учебными заведениями США, Франции, Великобритании, Венгрии, Словакии, Китая, Вьетнама и других стран.

Иван Никитович Кожедуб – кавалер двух орденов Ленина, семи орденов Красного Знамени, ордена Александра Невского, ордена Отечественной войны I степени, двух орденов Красной Звезды, ордена «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» III степени, почетный гражданин городов Бельцы, Чугуев, Калуга, Купянск, Сумы. Уже после его смерти и развала огромной страны стало известно – чтят память героя-летчика и в Корее. На том месте, где дислоцировалась интернациональная эскадрилья во время «корейской командировки», регулярно проходят встречи однополчан. Корейцы сохранили все то, что было здесь почти пятьдесят лет назад. Аэродром, капониры для самолетов, землянки для летчиков, даже личные вещи некоторых из них – все выглядит так, словно боевые пилоты ушли отсюда вчера. На некоторых встречах присутствовал бывший главком ВВС Китая, который в начале 1950-х воевал с Кожедубом в одной эскадрилье. Сохранилась даже землянка Ивана Никитовича.

Год 2010 ознаменует не только 65-летнюю годовщину со Дня Победы СССР над Германией в войне 1941–1945 годов, не только аналогичную годовщину окончания Второй мировой войны, но и 90-летие со дня рождения Ивана Никитовича Кожедуба. По всей Украине запланирована «Эстафета памяти». Во многих городах страны идет сбор средств на сооружение памятников героям войны: в Киеве легендарному летчику, трижды Герою Советского Союза Ивану Кожедубу, в Донецке – Герою Советского Союза генералу Н. Ф. Ватутину, в Мариуполе и Одессе – легендарному подводнику, Герою Советского Союза контр-адмиралу Н. А. Лунину.

Помнят Кожедуба и в России. 6 мая 2002 года в московском музее на Поклонной горе были открыты бюсты летчиков-истребителей Александра Покрышкина и Ивана Кожедуба. Под российский гимн в самом сердце музея – Зале боевой славы – были внесены знамена, под которыми они воевали. Как говорят те, кто знал Покрышкина и Кожедуба лично, скульпторам удалось передать не только особенности внешности, но и характеры воинов. Это отметил и дважды Герой Советского Союза Михаил Одинцов. По мнению Светланы Покровиной, летчицы, воевавшей

в эскадрилье легендарных «ночных ведьм», память о таких людях должна оставаться в веках, и нужна она в первую очередь подрастающим поколениям. Официальная часть мероприятия завершилась возложением цветов к бюстам летчиков-истребителей. После этого ветераны еще долго не расходились, фотографировались и вспоминали прошлое.

В марте 2008 года исполнилось 70 лет Центру показа авиационной техники имени трижды Героя Советского Союза Ивана Никитовича Кожедуба в подмосковной Кубинке. Здесь базируются знаменитые авиационные эскадрильи «Русские витязи» и «Стрижи». Своим мастерством высшего пилотажа они приводят в восторг летчиков многих стран мира, участвующих в показательных полетах в небе России. Сам Иван Никитович не раз бывал в Тамбове. В музее Тамбовского военного авиационного университета ему посвящена одна из экспозиций, ведь Кожедуб внес огромный вклад в дело обучения и воспитания молодых офицеров, авиационных специалистов. Это был выдающийся летчик, чье имя вошло в историю мировой авиации. В 1970 году он даже принимал участие в работе над фильмом «Вашим, товарищ, сердцем и именем», съемки которого велись в Музее истории и боевой славы Тамбовского училища. Иван Никитович встретился тогда с молодыми офицерами, показал им свою знаменитую записную книжку с его десятью заповедями. Теперь по ним учится летать новое поколение летчиков.

Список информационных источников

Кожедуб И. Н. Служу Родине: Неизвестный Кожедуб. – Москва: «Эксмо-пресс», 2009. – 352 с.

Кожедуб И. Н. Верность Отчизне. – Москва: «Эксмо», 2006. – 576 с. – (Война и мы. Сталинские соколы).

Куманичкин И. Чтоб жить…: Военные мемуары. – http:// militera.lib.ru/

Гороховский А. Рукопись мемуаров легендарного аса Ивана Кожедуба… // Факты и комментарии: Всеукр. ежеднев. газ. – 2002. – 2 апр.

Плодистая А. К 85-летию И. Н. Кожедуба // Перекресток: Информ. – аналит. еженедельник. – www.perekrectok.com.ua